EL PROBLEMA
DE LOS
FERROCARRILES ESPAÑOLES

ANTECEDENTES
/ DATOS /
SOLUCIONES



MADRID-MAYO 1933

El problema ferroviario es uno de los más trascendentales que tiene planteada al presente la economía española.

De su solución, certera o errónea, depende en mucho el porvenir de ésta.

Aclarar en algo el camino hacia una ordenación acertada—que en asunto de la complejidad de éste no puede ser ni improvisada ni simplista—es el fin que persigue esta publicación.

Man sagt oft: Zahlen regieren die Welt.

Das aber ist gewiss, Zahlen zeigen ***wie*** sie regiert wird (1).

GOETHE

(1) A menudo se afirma que los números rigen el mundo.

Cierto es que los números muestran ***cómo*** es regido.

ANTECEDENTES



OS ferrocarriles españoles atraviesan al presente una coyuntura singularmente crítica.

Antes de analizar las causas y derivaciones de esta crisis y de apuntar las ventajas e inconvenientes de las distintas soluciones posibles, conviene destacar que el problema general de los ferrocarriles españoles presenta dos aspectos perfectamente diferentes: uno, el que ofrecen las redes en explotación en situación hoy indefinida en lo jurídico e inestable en lo económico; otro, el que ofrecen los ferrocarriles en trance de construcción.

El primero, en sus antecedentes, en sus elementos, en sus soluciones posibles, es el tema esencial de esta publicación, aun cuando en ella se recogen datos e informes, que pueden ser de utilidad también para una consideración documentada y objetiva del segundo.

El problema de la ordenación de los ferrocarriles españoles ya en explotación tiene tres aspectos fundamentales.

Un aspecto jurídico.

Un aspecto financiero.

Un aspecto económico.

Vamos a tratar de exponer los tres en forma esquemática antes de entrar en su estudio detallado más profundo.

* * *

El aspecto jurídico del problema de los ferrocarriles españoles radica en la indeterminación de su presente estado de derecho.

Sujeta la mayor parte de las líneas hoy en explotación al estado de



derecho definido en el Estatuto de julio de 1924, aquel Estatuto, vigente según la legislación positiva, no es aplicado en sus normas más esenciales, ni se han desenvuelto tampoco entre el Estado y los concesionarios las negociaciones que habrían de ser prodromo de una modificación del pacto que en aquel Estatuto se sanciona.

Veamos cuáles son en nuestra legislación los antecedentes fundamentales de este Estatuto ferroviario:

Se inicia nuestra legislación ferroviaria, como es bien sabido, con la Real orden de diciembre de 1844 aprobando el pliego de condiciones que fija las del régimen de concesiones temporales, con limitación de tarifas y facultad de rescate anticipado. Régimen que es desarrollado por las disposiciones posteriores y singularmente por la Ley de ferrocarriles de junio de 1855.

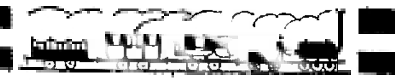
Este mismo estado de derecho subsiste en lo esencial hasta nuestros días, sin más paréntesis que el que se inicia con el Decreto ley de noviembre de 1868 que establece una nueva ordenación en sentido de absoluta libertad económica, con concesiones a perpetuidad, se suspende con la Ley de concesiones y auxilios de 1870 y se cierra con la Ley general de ferrocarriles de noviembre de 1877, que casi íntegramente restablece el estado de cosas anterior.

El régimen de concesiones temporales comienza a cuartearse en los años anteriores a la guerra de 1914 a 18, acusa de un modo notorio su incapacidad en el curso de ésta y entra en período de revisión en los primeros años de la postguerra.

Esta revisión se traduce en múltiples disposiciones legales, ninguna de las cuales acierta a introducir en este régimen las modificaciones que requiere para adaptarse a la realidad financiera y económica de las explotaciones ferroviarias.

Así, se dicta la ley de julio de 1918 de auxilios para la electrificación de la rampa de Pajares, el Real decreto de diciembre del mismo año elevando las tarifas en un 15 por ciento con ciertas restricciones, la Real orden de marzo de 1920, concediendo anticipos para el pago de haberes suplementarios al personal, el Real decreto de octubre del mismo año haciendo análoga concesión para adquisiciones urgentes de material y el Real decreto de mayo de 1922 creando un Consejo Superior ferroviario encargado de estudiar y proponer al Gobierno las soluciones más convenientes del problema.

Otros proyectos de más largo alcance no llegaron a ser ley. Tales, el de rescate, estructuración y arriendo, obra del señor Cambó, el de esta-



tificación, del señor La Cierva, ni el llamado de Ordenación ferroviaria, de don Antonio Maura. Bien que este último llegó a ser aprobado por el Senado y en totalidad por el Congreso.

Basado en este último proyecto que casi había llegado, según queda indicado, a ser ley, se promulgó por Real decreto ley de 12 de julio de 1924, el vigente Estatuto ferroviario, inspirado en aquel proyecto de ley del señor Maura.

Como éste, establece el nuevo Estatuto un régimen de comunidad entre el Estado y las Compañías, que implica una gestión a cargo de éstas, autónoma como es preciso para la buena gestión industrial, pero inspeccionada e intervenida por el Estado. Ambos proyectos se basan en el principio de que el ferrocarril debe bastarse en lo económico a sí mismo, y fijan normas para el cálculo de revisión de las tarifas de modo a conseguir que éstas cubran todas las atenciones necesarias: gastos de explotación, pensiones de retiro, cargas financieras y rendimientos de los capitales reales de aportación del Estado y del concesionario. Ambos proyectos establecen que en general las aportaciones de capital para nuevos gastos de primer establecimiento correrán a cargo del Estado y, por excepción, a cargo de las Compañías, mediante el sistema usual de emisión de obligaciones hipotecarias para el caso en que a la Hacienda Pública no convenga soportar esta gravosa atención.

Ambos proyectos señalan, por último, análoga distribución de los productos líquidos de la explotación, en función de los capitales aportados por uno y otro miembro de la comunidad, con determinadas preferencias. Ambos encomiendan, por último, la inspección del funcionamiento del sistema por parte del Estado a un Consejo superior.

El régimen establecido por el Estatuto ferroviario descrito comprende tres períodos: transitorio, provisional y definitivo. En sus bases se fijan concretamente las normas a que ha de ajustarse la tarificación en cada uno de estos tres períodos. Estas normas son la clave misma de todo el sistema.

Este se estableció con carácter nominalmente voluntario, quedando libres las Compañías de acogerse o no a él. Sin embargo, la coacción que implicaba para éstas la derogación para las que no se acogieran a él de las principales disposiciones entre las tutelares antes indicadas era tal, que la casi totalidad de las Compañías dió su adhesión al nuevo sistema.

Estos son, en esquema, y reducidos a sus líneas esenciales, los antecedentes del problema ferroviario, tal como aparece planteado al presente en el aspecto jurídico.



El Estatuto ferroviario vigente distingue, según queda apuntado, tres períodos: transitorio, provisional y definitivo. El transitorio terminó con el ingreso en el régimen de la mayor parte de las Compañías. En este período debieron calcularse, según preceptúa taxativamente el Estatuto, las tarifas de tal modo que estas alcanzaran a cubrir los conceptos enumerados también en el Estatuto: gastos de explotación, pensiones de retiro, cargas financieras y rendimientos de los capitales reales del Estado y del concesionario.

Estas tarifas habían de regir en el período provisional. Y de tal modo es esta condición clave de todo el sistema, que el propio Estatuto define el período provisional diciendo que «comenzará cuando se pongan en vigor las tarifas que se estudien y tramiten durante el período transitorio, con las normas que se fijan para las del período definitivo, partiendo de los valores y capitales reales provisionales definidos en la base novena.»

Se inició el período provisional sin hacer esta necesaria corrección de tarifas, y la situación insostenible que para todo el sistema se produjo con ello en muchas redes se palió con el Decreto de 8 de agosto de 1926 que estabilizaba la situación del trienio anterior, concediéndose auxilios por parte de la Caja Ferroviaria para aquellas empresas que no alcanzaran la situación económica del repetido trienio.

Este expediente transitorio terminó en fin de 1928.

Cesaron también, conforme había dispuesto el Estatuto, los anticipos que venían concediéndose a las Empresas para el pago de haberes suplementarios al personal. Pero esta supresión que en el Estatuto era una pieza de todo el sistema, pues se suprimían en él los anticipos porque al establecerse el íntegro equilibrio económico mediante la modificación de tarifas pasaban a ser innecesarios, se hizo como una medida aislada, desajustada del sistema, y por ello injusta e insostenible.

Todas estas medidas, que desquiciaban completamente el sistema establecido por el Estatuto ferroviario, no acusaron al pronto toda su virtualidad perturbadora merced a las circunstancias económicas generales, al amparo de la coyuntura alcista y de la euforia general, en mucha parte artificial, como es notorio, que se mantuvo en la economía española en aquellos años de 1926 a 1929.

Por ello pudieron sostenerse unos años los ferrocarriles españoles a pesar del desequilibrio económico y del absurdo lógico que significaba suprimir los anticipos porque la modificación de tarifas los iba a hacer innecesarios... y no modificar las tarifas.



En el aspecto jurídico, el problema presente de los ferrocarriles españoles ofrece, pues, las características sustanciales siguientes: sustitución para la mayor parte de ellos del estado de derecho en que nacieron y se desenvolvieron tres cuartos de siglo, estado de derecho basado en el régimen de concesiones temporales, por un nuevo régimen de comunidad ofrecido por el Estado, aceptado por las Compañías, sancionado en el Estatuto de julio de 1924, e incumplimiento sistemático de este Estatuto ya desde su promulgación.

Si la solución de esta situación insostenible de indeterminación legal debe venir del restablecimiento puro y simple de la vigencia del Estatuto, de su reforma, de su derogación con restablecimiento de la vigencia efectiva de la legislación anterior, o de disposiciones que sancionen un nuevo pacto entre Estado y concesionarios sobre nuevas bases, es cuestión que sólo puede resolverse tras el estudio de los otros aspectos del problema ferroviario.

* * *

En el terreno financiero aparece planteado éste con caracteres que requieren también una urgente solución.

Es ya del conocimiento general el hecho de que el régimen de concesiones temporales aplicado a los ferrocarriles se basa en el error técnico y económico fundamental de suponer que el ferrocarril es un organismo que queda completo y constante al terminar el período de su construcción. Este error fué general en España y en la mayor parte de los países al iniciarse la construcción de ferrocarriles.

Partiendo de él, se establece toda la estructura económica y financiera de este régimen de concesiones temporales que es la siguiente: el concesionario construye, con o sin subvención, la obra pública; amortiza el capital empleado en la construccion durante el período de la concesión con los beneficios de la explotación de la obra y al término del período de concesión entrega el ferrocarril al Estado, tal como lo construyó, es decir, sin deméritos y sin aumentos y libre de toda carga financiera.

El sistema en sí es lógico y coherente. Se observa en él el principio fundamental de buena administración financiera de que la amortización del capital tenga lugar en el mismo período en que tiene lugar la amor-



tización real del material en que aquél se invierte. Desde el punto de vista de la economía privada del concesionario, el ferrocarril se amortiza durante el período de la concesión, pues aun cuando sus elementos materiales subsistan al terminar ésta, salen de su propiedad privada para pasar a la del Estado. Justo es, pues, que el capital correspondiente, tanto acciones como obligaciones, se amortice en el mismo período. Haciéndose—suponiéndose que se hace—la total inversión de capital en el período de construcción, fácil es calcular e ir modificando las tarifas a lo largo del período de concesión de modo que sus productos retribuyan y amorticen el capital del concesionario.

Pero este sistema, en sí lógico, según queda dicho, tiene el defecto fundamental de basarse en un supuesto erróneo.

Notorio es ya también que el ferrocarril es en la práctica algo que nunca está terminado, en perpetua ampliación para adaptarse de una parte al crecimiento del tráfico y de otra al progreso de la técnica y a las exigencias crecientes de los usuarios. La cuenta de primer establecimiento no se cierra ni puede cerrarse al terminar la construcción; y es precisa por el contrario una aportación continua de nuevos capitales.

El error era más grave en España, donde evaluaciones de coste basadas en datos de construcción en países extranjeros, incurrieron en la tremenda equivocación inicial de presuponer el coste de nuestros ferrocarriles en cifras que se quintuplicaron y, en ocasiones, se decuplicaron en la práctica; y donde las cifras de ingresos supuestos en 1860, como base de la rentabilidad de las empresas, sólo se lograron en las líneas principales... en 1913.

En los primeros tiempos del período de concesión este error no se acusó en la práctica porque las nuevas obras y adquisiciones de material pudieron irse haciendo, dada la lejanía del fin de las concesiones, con sujeción al principio fundamental que queda señalado, es decir, emitiendo los empréstitos necesarios con plazo de amortización financiera análogo al de vida real, al de amortización efectiva de las obras o material en que aquellos capitales se invertían.

Al irse acercando el fin de las concesiones es cuando comenzó a acusarse lo erróneo del sistema desde el punto de vista financiero. Ya, cuando se iba a emitir un empréstito para hacer determinadas obras o adquisiciones de material, no podía condicionarse la emisión con sujeción al repetido principio fundamental de buena administración financiera de hacer su plazo de amortización igual a la vida media de los elementos que se iban a adquirir, sino que el plazo de amortización del empréstito



venía forzado por una consideración ajena por completo a toda razón económica o financiera, a una consideración de orden puramente legalista cual era la de que la emisión quedara totalmente amortizada al terminar el período de concesión.

Con ello iba creciendo el importe relativo a la anualidad de cada nueva emisión, según la creciente proximidad del fin de las concesiones iba reduciendo el plazo de amortización de los nuevos empréstitos. Con ello se iba produciendo una situación financiera presente cada vez más difícil al ferrocarril obligándosele a amortizar sus deudas no en el período debido en buena administración financiera, sino en otro menor, arbitrariamente fijado por aquella circunstancia legal, y cada vez más breve.

Así fué incubándose en los años anteriores a la guerra de 1914 a 18 la situación crítica que las repercusiones de ésta precipitaron e hicieron patente con la gravedad que está en el recuerdo de todos.

La creciente dificultad para emitir nuevos empréstitos, debido a la causa que queda indicada, había roto el paralelismo entre el aumento de las necesidades del tráfico y el aumento de las instalaciones y material. Gradualmente, la capacidad de transporte de las líneas se iba quedando atrás respecto del tráfico que a ellas afluía, y este desequilibrio, que de seguir el tráfico creciendo de modo normal, sólo se hubiera ido acusando gradualmente y, algunos años después, se patentizó de modo agudísimo en los años de la guerra.

Como es sabido ésta dió lugar a una febril aceleración de todas las actividades productivas del país, aumentó de manera insospechable los intercambios de todo género y con ello lanzó a la red circulatoria ferroviaria tan desmesurado caudal de tráfico que puso a ésta—ya en tensión creciente por aquella causa—en trance de muerte por congestión.

A paliar los inconvenientes de este desequilibrio tendieron muchas de las disposiciones que quedan enumeradas, y muy singularmente, la que concedió a las empresas anticipos reintegrables para adquisición de material.

Apuntalado así el sistema fué sosteniéndose, mal que bien, hasta llegar al Estatuto de 1924.

Este cambió totalmente el sistema de obtención de nuevos capitales para nuevas obras y material.

Como es notorio, el problema no admite más que dos soluciones: apelaciones al crédito con la garantía hipotecaria de las líneas o aportación de capitales por el Estado.

La primera, si aspira a ser solución definitiva racional y técnica, im-



plica, ineludiblemente, tomar como base el principio fundamental repetido: amortización financiera igual a amortización real, para que vayan parejas las amortizaciones del pasivo con las del activo.

La segunda, puede presentar dos formas principales según el origen de los recursos necesarios: impuestos o emisiones de deuda pública. Este segundo parece técnicamente más racional, puesto que se trata no de un gasto sino de una inversión de capital.

De las dos soluciones, el Estatuto ferroviario adopta esta última, estableciendo el sistema de aportación por el Estado de los nuevos capitales precisos al primer establecimiento, obtenidos mediante emisión de deuda especial ferroviaria. Con arreglo a él se han emitido hasta el presente en ocho años 1.300 millones de pesetas.

Cada una de las dos soluciones apuntadas ofrece, claro está, ventajas e inconvenientes. En el orden doctrinal, ambas son defendibles aun cuando técnicamente sea sin duda más perfecta la de emisión de empréstitos con la garantía propia del ferrocarril que deriva y a la vez acentúa el carácter que en buen orden debe éste tener de entidad económica, autónoma e independiente.

En el orden práctico, la política ferroviaria de todos los países tiende a hacer del ferrocarril esta economía independiente y a desligarlo, aun en los países de más larga tradición de ferrocarriles del Estado, de la Hacienda y del presupuesto de éste.

En España los inconvenientes de este sistema han quedado bien patentes. Los gastos ferroviarios han sido uno de los gravámenes más pesados y que más han contribuído a agravar la delicada situación que nuestra Hacienda pública arrastra en los últimos años. De otra parte, nuestros ferrocarriles sufren las resultas de que cualquier trance difícil de la Hacienda, totalmente ajeno a ellos, dificulte en un momento dado la aportación de capitales y con ello la posibilidad de ampliaciones precisas y tal vez ineludibles en sus instalaciones o en su material rodante.

Tal, el trance presente. En el último ejercicio estas aportaciones de capital por el Estado se han reducido a límites totalmente insuficientes, han cesado casi. Y si las consecuencias de esta reducción no se han acusado todas con los caracteres de gravedad que eran de temer, ello se ha debido a la circunstancia de haber coincidido esa contracción de las aportaciones para nuevas obras y material con la presente crisis y por ella con la presente contracción del tráfico. Con todo, las perniciosas consecuencias de aquella reducción se acusan ya en elementos vitales de la explotación.



Pero el problema queda latente, cada día más grave conforme va transcurriendo el tiempo sin que las redes experimenten las ampliaciones requeridas y se planteará con caracteres de urgencia y gravedad apenas se normalicen las condiciones de la economía nacional remita la crisis presente y el tráfico vea restablecido su incremento habitual.

Tales son los caracteres esenciales con que aparece planteado en lo financiero el problema ferroviario.

Para acabar de definir este aspecto, dos consideraciones:

Es la primera, que no parece lógico cuando el presupuesto nacional presenta un déficit tan sensible y tan difícil de desarraigar como el que viene arrastrando al presente, cuando todas las perspectivas de la política general hacen suponer más bien aumentos que disminuciones en el presupuesto público de gastos y la delicada situación de la economía nacional, en trance de iniciación de su restablecimiento no permite abrigar la esperanza de rápidos crecimientos del presupuesto público de ingresos, mantener sobre la Hacienda pública la obligación gravosa e ineludible de proporcionar cuantiosos capitales a entidades económicas que como las actuales redes ferroviarias encierran en sí indudables posibilidades de un desenvolvimiento económico y financiero plenamente autónomo.

Es la segunda, que la conclusión a que una consideración simplista de las premisas anteriores conduce tal vez: la de que la solución preferible consiste en descargar sobre las compañías concesionarias la obligación de hacer frente a estas atenciones sin más que autorizarlas a hacer las emisiones por el plazo justo en cada caso, sin atención a que traspase o no el fin de sus concesiones, no es tampoco equitativa ni racionalmente admisible por aquellas sin la debida compensación.

Es preciso no olvidar que las empresas concesionarias son entidades que han de terminar su vida al fin de las concesiones para cuya explotación se han constituído y que al llegar esa fecha han de tener por ello totalmente amortizado su capital acciones. Para hacerlo posible todas ellas han ido haciendo sus emisiones de obligaciones en forma que éstas queden totalmente amortizadas, no precisamente al fin de las concesiones, sino algunos años antes. El margen resultante en esos últimos años es la base principal con que cuentan para la amortización de su capital acciones. No sería por ello justo ni equitativo absorberlo en parte y sin compensación alguna con la carga de nuevos empréstitos ahora contraídos para más allá del fin de las concesiones.

* * *



El aspecto económico del problema de los ferrocarriles españoles radica por último en el desequilibrio creciente entre sus ingresos y sus gastos.

Si era arbitrario y endeble el sistema de las concesiones temporales en el aspecto financiero, más aún lo era en el aspecto económico al pretender fijar tarifas que habrían de regir por tan larguísimo período como el de noventa y nueve años con la absoluta rigidez de un tope máximo fijado pura y simplemente en dinero y sin atención ninguna a la variación del poder adquisitivo de éste.

Es del conocimiento más general que los precios han variado en proporciones enormes y con una tendencia general al alza en tan larguísimo período y que el coste de los productos más generales y más necesarios ha crecido en el último siglo desmesuradamente. Ni el más modesto negocio podría hoy sostenerse con los precios de venta de 1850.

¿Cómo ha funcionado, no obstante, tres cuartos de siglo la economía de nuestros ferrocarriles bajo el tope rígido de las tarifas máximas? Pues simplemente porque a cambio de reducciones, de responsabilidades y ampliaciones de plazos, pudo irse desenvolviendo una tarificación efectiva propiada a las circunstancias económicas y al nivel de precios de cada período.

Es sólo en los últimos años en los que el nivel de precios ha subido como es notorio, no sólo muy por encima de los remotos tiempos del origen de las concesiones, sino también muy por encima, al doble y más allá, de los precios de 1914, cuando las tarifas efectivas en su evolución para seguir parejas al nivel general de precios han tropezado con aquel viejo tope de las tarifas máximas legales.

Algunas de las disposiciones antes enumeradas, y singularmente la que elevó las tarifas en un 15 por 100 nominal, partían del reconocimiento del desequilibrio económico así originado.

Ninguna de ellas dió, sin embargo, plena solución a este aspecto del problema, por partir todas ellas de consideraciones formales y legalistas en vez de fundamentarse sólidamente en la entraña económica del problema; que radica en la necesidad de dar pleno equilibrio de ingresos y gastos al ferrocarril ajustando las tarifas a la condición esencial de que sus productos cubran todas las atenciones debidas y que este equilibrio se mantenga en todo momento y ello con exclusión de toda otra consideración de índole extraeconómica. Sin respeto al *tabú* de unas tarifas máximas legales, señaladas caprichosamente por el legislador de 1850 ó 1860 con absoluto desconocimiento, claro está, de la circunstancia



económica del momento actual y en una moneda legal que ha variado en su nombre y en su paridad legal y que sobre todo no conserva hoy la menor paridad efectiva en poder adquisitivo con su remotísima antecesora de aquella época.

Esta forma racional y técnica de plantear el problema es exactamente la que adopta el proyecto de Estatuto ferroviario de D. Antonio Maura, antes citado, y su derivado el Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924, hoy vigente.

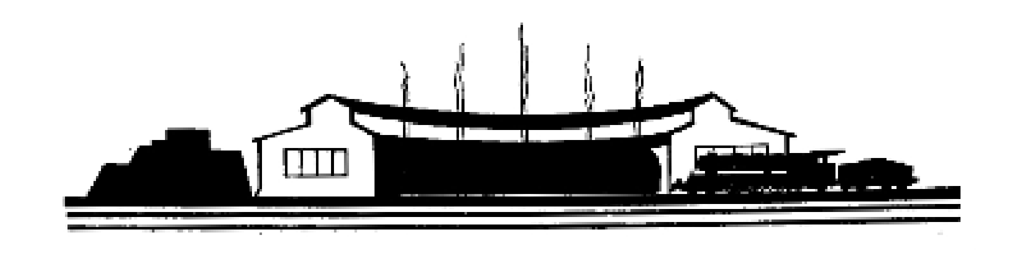
Al quedar incumplido este Estatuto en punto tan fundamental, el problema ha quedado hasta hoy sin solución. Pero las bases racionales de ella planteadas están así en nuestra legislación positiva.

La variación de las circunstancias económicas posterior a 1924, con el continuo y creciente aumento de los gastos de explotación, con la contracción de ingresos que se ha producido en los últimos años y con el desarrollo de los transportes mecánicos por carretera no ha hecho sino hacer más ineludible y perentoria la solución del problema económico de los ferrocarriles españoles sobre aquellas bases.

* * *

Tales son los antecedentes esenciales del problema ferroviario español tal como aparece planteado en su triple aspecto, jurídico, financiero y económico.

El examen de sus posibles soluciones requiere como fundamento racional el estudio previo de lo que son al presente los ferrocarriles españoles en sus elementos esenciales y de cuál ha sido su evolución. Los datos más precisos a este estudio se exponen de una manera objetiva y sintética en los capítulos siguientes.



PRIMERA PARTE

LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES.—SUS ELEMENTOS

▼

Capítulo Primero

LÍNEAS Y MATERIAL

LÍNEAS Y MATERIAL

LÍNEAS

INICIADA con el retraso que es notorio la construcción de los ferrocarriles españoles, respecto de los principales países europeos, aún languidece su ritmo en los primeros años, por causa de las difíciles circunstancias políticas por que atraviesa el país en los años de 1848 a 1854 y por la repercusión que ellas tienen en la situación económica.

Hacia 1855 este ritmo de construcción se acelera, iniciándose poco después el período de más intensa construcción de la historia ferroviaria de España, que es el correspondiente al decenio de 1858 a 1868. En esta última fecha, la red española mide ya 5.380 km., un tercio, aproximadamente, de su longitud actual.

Tras una aminoración de este ritmo en los años de 1868 a 1873, vuelve a normalizarse la construcción de ferrocarriles en España, que se mantiene en una medida aproximadamente constante, algo menor que la del período anterior, hasta fin del siglo XIX.

Al comenzar el siglo XX puede decirse que están construídas ya todas las líneas realmente necesarias de la red española. El escaso resultado efectivo de la legislación estimuladora de la construcción de ferrocarriles secundarios hace que, en los años que van de 1904 a 1926, aquel ritmo de construcción se reduzca muy sensiblemente.

Ante el hecho de la extensión que han tomado los transportes mecánicos por carretera, aquel fracaso de la legislación sobre ferrocarriles secundarios puede calificarse sin duda como un hecho feliz para la economía española.

De 1926 a 1930 la Dictadura acomete la construcción de gran nú-



mero de líneas ferroviarias, que por estar en su mayor parte aún sin ultimar no se reflejan debidamente en los datos estadísticos que van a continuación:

DESARROLLO DE LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA

AÑOS	Longitud de las líneas abiertas a la explotación cada año — *Kilómetros*	Longitud de la red ferroviaria en cada año — *Kilómetros*	AÑOS	Longitud de las líneas abiertas a la explotación cada año — *Kilómetros*	Longitud de la red ferroviaria en cada año — *Kilómetros*
1848	28	28	1890	227	10.000
1849	»	28	1891	233	10.233
1850	»	28	1892	456	10.689
1851	48	76	1893	161	10.850
1852	25	101	1894	464	11.314
1853	118	219	1895	215	11.529
1854	115	334	1896	415	11.944
1855	143	477	1897	24	11.968
1856	50	527	1898	100	12.068
1857	146	673	1899	53	12.121
1858	182	855	1900	82	12.203
1859	298	1.153	1901	165	12.368
1860	765	1.918	1902	236	12.604
1861	456	2.374	1903	167	12.771
1862	359	2.833	1904	285	13.056
1863	831	3.564	1905	275	13.331
1864	503	4.067	1906	144	13.475
1865	764	4.831	1907	114	13.589
1866	320	5.151	1908	78	13.667
1867	42	5.193	1909	69	13.736
1868	187	5.380	1910	25	13.761
1869	65	5.445	1911	135	13.896
1870	27	5.472	1912	230	14.126
1871	18	5.490	1913	826	14.952
1872	28	5.518	1914	139	15.091
1873	118	5.636	1915	90	15.181
1874	231	5.867	1916	308	15.489
1875	251	6.118	1917	69	15.558
1876	181	6.299	1918	56	15.614
1877	187	6.486	1919	12	15.626
1878	222	6.708	1920	101	15.727
1879	398	7.106	1921	113	15.840
1880	372	7.478	1922	71	15.911
1881	257	7.735	1923	21	15.890
1882	109	7.844	1924	50	15.940
1883	402	8.246	1925	36	15.976
1884	436	8.682	1926	157	16.133
1885	249	8.931	1927	7	16.140
1886	288	9.219	1928	»	»
1887	200	9.419	1929	177	16.317
1888	162	9.581	1930	372	16.689
1889	192	9.773	1931	»	»
			1932	44	16.733



El desarrollo anual kilométrico de la red española destaca más acusadamente en el gráfico siguiente:

KILÓMETROS

20.000
19.000
18.000
17.000
16.000
15.000
14.000
13.000
12.000
11.000
10.000
9.000
8.000
7.000
6.000
5.000
4.000
3.000
2.000
1.000
500
0

16.733 Kms.

AÑOS 1848 53 1858 63 1.868 73 1.878 83 1.888 93 1898 903 1.908 13 1.918 23 1.928 1.932

El plano siguiente muestra la situación actual de la red española con las líneas en construcción y las proyectadas.



Según se observa, las líneas en construcción o en proyecto representarían un considerable aumento de la red actualmente en explotación.

En los datos que van a continuación hay elementos que son de utilidad para juzgar de la justificación de esta ampliación proyectada de la red española:

La red española medía en 1913 14.952 km. Mide actualmente 16.733; la diferencia de 1.781 km. representa un crecimiento de 11,96 por 100 en los diecinueve años transcurridos. Por año, el aumento es de 93,7 km, es decir, del 0,62 por 100.

Las cinco grandes Compañías representaban en 1913 el 63.65 por 100 de la longitud total de la red. En 1931 representaban el 65,81 por 100.

En cuanto al ancho de vía, las líneas de vía normal medían en 1913 11.408 km., lo que representaba un 76,30 por 100 de la longitud total de la red. Las de vía estrecha, 3.544 km., es decir, 23,70 por 100 del total.

En 1931 las líneas de vía normal miden 12.060 km., 72,07 por 100 del total, y las de vía estrecha, 4.673 km., 27,93 por 100 del total.

Comparación con el Extranjero.

Sabido es que la red ferroviaria española tiene una longitud menor que la de los principales países europeos en proporción a sus respectivas superficies.

Esta diferencia es lógica dada nuestra menor densidad de población, nuestra menor riqueza y lo accidentado de nuestra orografía.

Las cifras correspondientes son las siguientes:





= RED FERROVIARIA ESPAÑOLA =
SIGNOS CONVENCIONALES
FERROCARRILES EN EXPLOTACION
Via Normal
Via estrecha
FERROCARRILES EN CONSTRUCCION
FERROCARRILES EN PROYECTO
Via Normal
Via Estrecha
MAR CANTABRICO
FRANCIA
OCEANO ATLANTICO
PORTUGAL
MEDITERRANEO
MAR
MENORCA
MALLORCA
IBIZA
FORMENTERA
CABRERA
CORUÑA
FERROL
LUGO
SANTIAGO
PONTEVEDRA
ORENSE
TUY
VIVERO
OVIEDO
GIJON
SANTANDER
BILBAO
S. SEBASTIAN
VITORIA
PAMPLONA
LEON
BURGOS
LOGROÑO
HUESCA
JACA
LERIDA
GERONA
BARCELONA
TARRAGONA
ZARAGOZA
SORIA
PALENCIA
VALLADOLID
ZAMORA
SALAMANCA
SEGOVIA
AVILA
MADRID
GUADALAJARA
CUENCA
TERUEL
CASTELLON
VALENCIA
ALICANTE
MURCIA
CARTAGENA
ALBACETE
TOLEDO
CIUDAD REAL
CACERES
BADAJOZ
MERIDA
CORDOBA
JAEN
SEVILLA
HUELVA
CADIZ
MALAGA
GRANADA
ALMERIA
JIBRALTAR
ALGECIRAS
PALMA
MAHON

	Kilómetros en explotación	Km. lineales por 100 km.²
España	16.733	3,3
Francia	42.200	9,7
Alemania	58.660	12,6
Inglaterra	34.416	14,2
Italia	21.000	6,8
Suiza	6.038	14,6
Bélgica	11.000	36,5

Mucha mayor importancia tiene la longitud de la red ferroviaria en relación al número de habitantes, porque este dato expresa la longitud de la red ferroviaria en proporción a las necesidades que ha de servir, supuesto el mismo grado de riqueza y el mismo *standard* de vida de la población.

Los 6.038 km. de la red suiza representan 15,2 km. por 10.000 habitantes.

Los 11.000 km. de la red belga representan 14 km. por 10.000 habitantes.

Los 42.200 km. de la red francesa representan 13,3 km. por 10.000 habitantes.

Los 58.660 km. de la red alemana representan 9,3 km. por 10.000 habitantes.

Los 34.416 km. de la red inglesa representan 7,5 km. por 10.000 habitantes.

Los 16.733 km. de la red española representan 7,3 km. por 10.000 habitantes.

Los 21.000 km. de la red italiana representan 5,1 km. por 10.000 habitantes.

Pero como evidentemente la riqueza y el *standard* de vida del español medio son, por desgracia, muy distintos de los del francés o el inglés medio, sus necesidades de desplazamiento son también muy distintas, y muy distintos también su consumo individual y, con él, el transporte de productos de toda índole.

Por ello, el dato más interesante para juzgar de una manera racio-



nal, objetiva y fundada de la suficiencia o insuficiencia de una red ferroviaria en relación a las necesidades de transporte de viajeros y mercancías que ha de servir, es el de la relación entre su longitud y su tráfico.

Frente a los principales países de Europa, la red española se presenta en este aspecto en la forma siguiente:

La longitud respectiva de la red ferroviaria por 100 millones de viajeros y de toneladas kilométricas es la siguiente:

	Kms.
En Suiza	22
En Alemania	49
En Inglaterra	49
En Francia	55
En España	78
En Italia	79

Si se tiene en cuenta que las redes de estos dos países resultan hoy excesivas para el tráfico que por ellas circula, porque el automóvil ha venido a suplirlas en parte, se acusa mejor el hecho innegable de que la red española de ferrocarriles es, con las líneas actualmente en explotación, no suficiente, sino excesiva para las necesidades que ha de servir.

Racionalmente, no ha de desarrollarse más, mientras la economía española no experimente un amplísimo desenvolvimiento.

Esta consideración de las líneas que constituyen la red ferroviaria española quedaría incompleta en algo fundamental si no se hiciera entrar en cuenta lo accidentado, tanto de los perfiles como de los trazados, por causa de la difícil orografía del país.

Como es bien sabido, España es el país de Europa, salvo Suiza,



donde la naturaleza ha ofrecido mayores dificultades a la construcción de ferrocarriles.

Todas las líneas principales españolas se ven obligadas a cruzar dos, tres y a veces cuatro grandes divisorias en su recorrido. Casi siempre acercándose en ellas a los mil metros de altura y, en algún caso como en la línea principal de Madrid a Hendaya, por Avila, alcanzando la cota máxima en toda Europa, en línea principal, de 1.359 metros en la estación de Herradón-La Cañada.

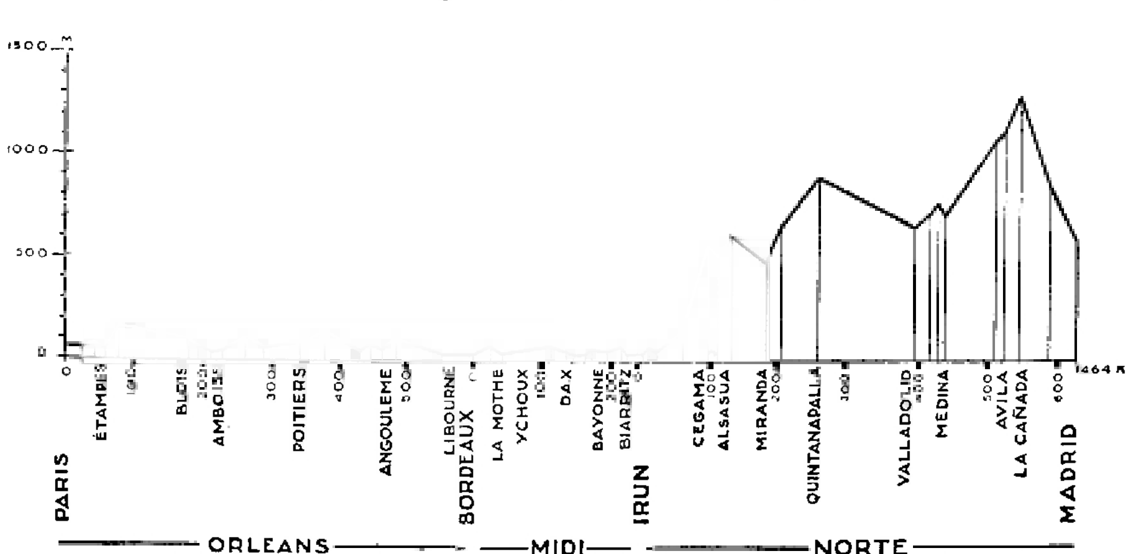
Esta difícil orografía de España representa para nuestros ferrocarriles:

1.º Construcción cara.
2.º Perfiles accidentados.
3.º Trazados sinuosos.
4.º Explotación costosa y difícil.

Cuando se comparan velocidades y costes, se olvida a menudo la fundamental diferencia que existe entre trazar o explotar un ferrocarril sobre las llanuras de Francia o Alemania o a través de las montañas de Suiza o de España.

Como término representativo de lo que son comparativamente las líneas principales españolas y del resto de Europa, se reproduce a continuación el perfil longitudinal de la línea de Madrid a París:

Perfil longitudinal de París a Madrid



La comparación de las rampas y pendientes en España con la suave ondulación de las líneas francesas excusa todo comentario.

Conviene sólo señalar que ambas secciones son perfectamente representativas. La sección francesa Hendaya-París es análoga a todas las principales líneas europeas. La sección española Madrid-Irún no es de las más difíciles, entre las líneas principales españolas.

Los datos siguientes concretan más esta comparación, ahora en perfil y trazado, entre las líneas principales de España y de los países de Europa más representativos en este aspecto.

Los cuadros ponen bien de manifiesto la mayor proporción en que entran en las líneas españolas las curvas y las rampas:
entran en las líneas españolas las rampas y las curvas:

PERFIL

	HORIZONTAL		PENDIENTE					
COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS	Km.	%	Hasta 5 ‰	5 a 10 ‰	10 a 25 ‰	Más de 25 ‰	Km.	%
Norte	727	20	31	22	27		3.019	80
M. Z. A.	789	21,5	41,5	17	17	3	2.881	78,5
Central Aragón	81	27	19	16	38		218	73
Andaluces	385	23,4	18,6	28,4	4		1.259	76
	1.982	21,2					7.377	78,8
COMPAÑÍAS EXTRANJERAS								
Francia								
Est	1.245	24,6	36,7	30,2	8,5			
Etat	2.407	26,2	27,2	26,9	19,3	0,4	6 783	73,8
Midi	1.041	24,3	34,6	15,6	20,9	4,6	3.249	75,7
Nord	690	18	51,1	20,2	10,7	»	3.140	82
P. L. M	1.875	19	31,1	23,6	24,7	1,6	7.995	81
P. O.	2.004	25,6	10,5	28,3	34,8	0,8	5.831	74,4
Alemania								
F. C. Alemanes	16.245	30,2	38,8	19,3	11,2	0,5	37.550	69,8
Bélgica								
Société Nationale	1.018	21,2	42,3	19,0	17,3	0,2	3.794	78,8
Norte	24	14,1	72,9	10,6	2,4		146	85,9
Suiza								
Federales	734	25,5	25,1	26,3	20,1	3,0	2.148	74,5



TRAZADO

COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS	KM. EN RECTA		KM. EN CURVA			
	Km.	%	Radio > 500 m.	Radio < 500 m.	Km.	%
Norte	2.405	63	20 %	17 %	1.341	37
M. Z. A.	240	6,5	69,5	24	3.430	93,5
Central Aragón	214	71,6	16	12,4	85	28,4
Andaluces	933	56,7	39,8	3,5	711	43,3
	3.792	40,5			5.567	59,5
Francia						
Est	3.013	59,5	36,3	4,2	2.050	40,5
Etat	5.808	63,2	30,2	6,6	3.382	36,8
Midi	2.731	63,7	20,8	15,5	1.559	36,3
Nord	2.607	68,1	30,1	1,8	1.223	31,9
P. L. M.	5.935	60,1	27,7	12,1	3.935	39,8
P. O.	4.898	62,5	26,1	11,4	2.937	37,5
Alemania						
F. C. Alemanes	37.071	68,9	20,7	10,4	16.724	31,1
Bélgica						
Société Nationale	3.116	64,8	24,7	10,5	1.696	35,2
Norte	81	47,6	43,5	8,8	89	52,4
Suiza						
Federales	1.842	63,9	20,3	15,8	1.040	36,1

Esta difícil orografía de España, la carestía del carbón y las condiciones especiales de algunas líneas españolas han aconsejado su electrificación.

Caso culminante en este aspecto ha sido el de la electrificación de la sección de Busdongo a Ujo, en la línea de León a Gijón, la dificilísima travesía del Puerto de Pajares, uno de los trazados ferroviarios más accidentados de Europa. Acometida aquí la electrificación en 1919 por consideraciones de orden técnico—falta de capacidad de la línea, estrangulada en aquel punto, e imposibilidad práctica de establecer una doble vía ni de circular las locomotoras modernas por sus curvas y obras de fábrica—y por consideraciones de orden social—molestias y peligros para el personal ferroviario y los viajeros del paso con



tracción a vapor de los 70 túneles del recorrido—, la práctica ha demostrado además que el nuevo modo de tracción significaba, con la mayor capacidad, mejor servicio y mayor confort y limpieza, una muy sensible economía en el gasto total.

La electrificación de la red ferroviaria española ha alcanzado un grado bastante avanzado.

Las líneas electrificadas representan al presente:

	Km.
En vía normal	610
De ancho europeo	70
De vía estrecha	587
TOTAL	1.267

lo que supone un 7,5 por 100 de la longitud total de la red.

En relación con los países extranjeros:

En Alemania tienen tracción eléctrica 1.534 km., o sea un 2,9 por 100 de la red.

En Bélgica, la electrificación ferroviaria, en vías de estudio en algunas secciones, aún no se ha iniciado.

En Francia, la tracción eléctrica se extiende a 1.760 km., o sea al 7 por 100 de la red.

En la Gran Bretaña, a 718 km., o sea 2,4 por 100 de la red.

En Italia, a 1.614 km., o sea 10,6 por 100 de la red.

En Suiza, a 1.904 km., lo que representa un 50 por 100 de la red.

Respecto de estos dos últimos países, es preciso tener presente para juzgar de su grado avanzado de electrificación ferroviaria, junto a las otras consideraciones técnicas, su riqueza en energía hidráulica y su absoluta carencia de yacimientos carboníferos.



El porvenir de la electrificación es difícil de señalar al presente.

Tiene en su favor, con las ventajas técnicas y, en ocasiones, económicas que aporta, el hecho innegable de que el ferrocarril sigue conservando la primacía de los transportes terrestres y, con ella, amplias posibilidades de desarollo y de progreso.

Tiene en su contra el perfeccionamiento que al presente están experimentando otros modos de tracción y, muy singularmente, la aplicación de los motores Diesel, con o sin transmisión eléctrica.

Por esta última consideración y por la enorme inmovilización de capital que la electrificación implica siempre, la tendencia dominante al presente en los principales países es la de mantener las electrificaciones proyectados en suspenso mientras duren las circunstancias transitorias actuales.

El reciente Congreso internacional de Ferrocarriles celebrado en El Cairo ha formulado a este respecto conclusiones que pueden sintetizarse en dos afirmaciones perfectamente concretas:

1.ª Que en el estado actual de la técnica pueden considerarse satisfactoriamente resueltos todos los problemas de esta índole que presenta la electrificación de una línea férrea en corriente continua o monofásica; lo que deja las electrificaciones exclusivamente reducidas a un problema de carácter económico.

2.ª Que caracterizándose una electrificación en el aspecto económico por un aumento importante y permanente de las cargas financieras y por una reducción del importe de los gastos de explotación que son proporcionales al tráfico, la electrificación no es económica mientras, no sólo el volumen, sino también la constancia que racionalmente pueda suponerse para el futuro en este tráfico justifique, por compensarlo con creces, aquel aumento que de una manera ya permanente e inevitable significa la electrificación en las cargas financieras.

Estas conclusiones se complementan además con las adoptadas por el mismo Congreso de El Cairo respecto del reconocimiento de que el automotor debe ser considerado como uno de los sistemas de tracción que mejor convienen en líneas de poco tráfico y en los servicios locales sobre las grandes líneas.



MATERIAL MOTOR Y MÓVIL

Locomotoras

En las redes del Norte y M. Z. A., a que se refiere todo el material estadístico siguiente, el número de locomotoras existentes ha experimentado desde 1913 el crecimiento siguiente:

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
1) *De vapor:*			
Norte	816	1.202	47,30 %
M. Z. A.	862	1.129	30,97 %
TOTAL LOCOMOTORAS DE VAPOR	1.678	2.331	38,96 %
2) *Eléctricas:*			
Norte	»	68 y	38 unidades de tren
M. Z. A.	»	»	
TOTAL LOCOMOTORAS	1.678	2.399	

Por kilómetro explotado el número de locomotoras de vapor representaba:

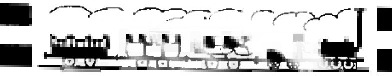
En el año 1913	0,228
En el año 1931	0,311
Aumento por kilómetro	0,083

El número de locomotoras eléctricas representa:

0,027 por kilómetro de línea (Norte),

contando las unidades de tren. Sin ellas, se convierte en

0,017 por kilómetro de línea explotada.



El total de locomotoras (vapor y eléctricas) representa 0,32 por kilómetro de línea explotada (Norte y M. Z. A.).

A este aumento en el número de locomotoras viene a agregarse, claro está, el muy importante que ha experimentado su potencia media.

El desarrollo del parque de locomotoras sólo puede apreciarse agregando a los datos numéricos anteriores el aumento de potencia y los perfeccionamientos técnicos de toda índole que aumentan sensiblemente el rendimiento.

Esta mejora del rendimiento de los motores se refleja en la comparación siguiente del número de locomotoras con el tráfico servido.

Por 100 millones de Viajeros-kilómetro y Toneladas-kilómetro, existían:

En 1913	393
En 1931	352
REDUCCION	41

lo que pone de manifiesto el mejor rendimiento de los motores.

Coches de viajeros

Su número ha aumentado en cifras absolutas muy ligeramente desde 1913 porque parejo al aumento del tráfico de viajeros ha ido la rápida sustitución de los antiguos coches pequeños y ligeros por otros de mayor capacidad y peso, que ofrecen al viajero mayor confort y más seguridad.

En 1913 existían en servicio 3.701 coches; en el año 1931, 3.817.

De ellos, corresponden:

A la red del Norte:

En 1913	1.985
En 1931	1.920
DISMINUCION	65



A la red de M. Z. A.:

En 1913	1.716
En 1931	1.897
AUMENTO	181

Por 1.000 kilómetros de línea, el número de coches en servicio era:

	Coches
En 1913	503
En 1931	510
AUMENTO	7

Lo que pone bien de manifiesto que las dos tendencias: de crecimiento del tráfico de viajeros y de aumento de capacidad de los coches se han compensado casi exactamente.

En relación al número de Viajeros-kilómetro, el número de coches se ha reducido en la forma siguiente por 100 millones de viajeros-kilómetro:

	Coches
En 1913	210
En 1931	130

lo que representa una diferencia en menos de 80 coches que equivale al 38,09 por 100.

Vagones de mercancías

A pesar de la sustitución realizada también en toda la medida conveniente en el material destinado al transporte de mercancías de los vagones anteriormente en servicio por otros de mayor peso y capacidad, como esta sustitución no tiene lugar en la misma proporción que en los coches de viajeros, el número de vagones de mercancías ha aumentado sensiblemente en los últimos años.



En 1913 existían en servicio 38.070 vagones; en 1931, 62.489. El aumento representa el 64,14 por 100.

Por redes se distribuyen así:

	Año 1913	Año 1931
Norte	20.148	32.517
M. Z. A.	17.922	29.972

En relación a la longitud de la red ha aumentado también, como es lógico, la existencia de vagones de mercancías.

Por 100 kilómetros, el número de ellos en servicio, ascendía:

	Vagones
En 1913 a	517
En 1931 a	835

lo que representa un aumento de 318 vagones.

En relación al tráfico, el número de vagones de mercancías ha variado en la forma siguiente:

Por 100 millones de Toneladas-kilómetro transportadas se utilizaron:

	Vagones
En 1913	1.470
En 1931	1.530

representando un pequeño aumento de 60 vagones.

Como respecto de las otras clases de material móvil es preciso tener en cuenta aquí también, con relación a los vagones de mercancías, el gran progreso experimentado en cuanto a su construcción y al servicio que prestan. Tanto en lo que se refiere a la mejora técnica de sus condiciones para la circulación—sustitución de los bastidores de madera por metálicos, instalación de frenos automáticos, etc.—, que permiten un aumento considerable de las velocidades sin menoscabo de la seguridad, como en lo que se refiere a la mejora de las condiciones de transportabilidad ofrecidas a las mercancías y en el mayor número de vagones especiales: cubas, frigoríficos, isotérmicos, etc.



Comparación con el Extranjero

Ofrece un interés muy considerable en dos aspectos.

Para juzgar de la suficiencia o insuficiencia de nuestro parque de material, y

Para juzgar de las condiciones de rendimiento en que nuestra explotación se realiza.

Para esto último, es preciso tener muy presente que los perfiles de nuestras líneas por la orografía extraordinariamente accidentada de España, son las más difíciles de Europa, con la única excepción de Suiza.

Es preciso tener en cuenta también que a una mayor intensidad del tráfico corresponde a igualdad de rendimiento de todos los elementos de la explotación, una mejor utilización del material. Lo que en esta comparación por países desventaja, claro es, a los países pobres de escasa densidad de tráfico como el nuestro.

En relación a la longitud de la red, el número de locomotoras, coches y vagones corresponde, como es lógico, aproximadamente a la respectiva densidad.

Por 100 kilómetros de línea, están en servicio:

En Bélgica, 82 locomotoras, 162 coches de viajeros y 2.387 vagones de mercancías.

En la Gran Bretaña, 68 locomotoras, 149 coches de viajeros y 1.868 vagones.

En Francia, 48 locomotoras, 93 coches de viajeros y 1.402 vagones.

En Alemania, 41 locomotoras, 132 coches y 1.197 vagones.

En Italia, 39 locomotoras, 51 coches y 924 vagones.

En España, 32 locomotoras, 51 coches y 835 vagones.

En Suiza, 26 locomotoras, 93 coches y 367 vagones.

En Portugal, 17 locomotoras, 34 coches y 246 vagones.

Mayor interés ofrece la comparación del material existente con el tráfico que ha de servir, con la salvedad antes indicada, de que, a igual-



dad de rendimiento de los elementos de la explotación corresponde, en general, a un mayor tráfico, un automático mejor aprovechamiento del material.

Respecto del material motor, por 100 millones de unidades de tráfico, están en servicio:

	Locomotoras
En Suiza	217
En Alemania	248
En Francia	284
En Bélgica	304
En España	352
En Italia	364
En Gran Bretaña	401
En Portugal	411

En cuanto al material móvil, por 100 millones de Viajeros-kilometro transportados, se utilizan:

	Coches
En Bélgica	24
En Francia	117
En Suiza	120
En Italia	129
En España	130
En Gran Bretaña	154
En Portugal	181
En Alemania	182

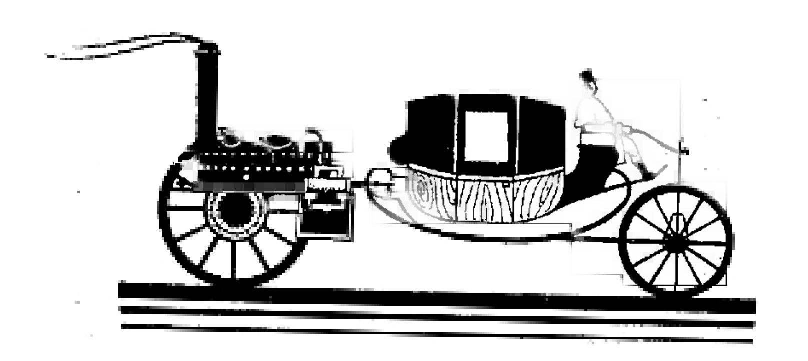
Por último, el material de transporte de mercancías, varía en relación al tráfico en la forma siguiente:

Por cada 100 millones de toneladas-kilómetro transportadas, se utilizan:

	Vagones
En Suiza	898
En Alemania	1.220
En Francia	1.240
En Italia	1.380
En Portugal	1.420
En España	1.530
En Bélgica	1.630
En Gran Bretaña	2.550



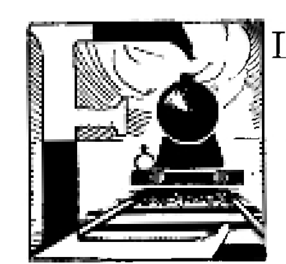
En lo evidentemente influye, en primer término, la distinta capacidad media de los vagones; y, en segundo, la progresión que ha seguido el tráfico en los años últimos, la índole de éste y la mejor o peor utilización del material de transporte.



Capítulo II

EL PERSONAL

EL PERSONAL



L ferrocarril es en España, como en todos los países, una de las industrias que emplea y sustenta mayor número de personas.

Las condiciones de trabajo que ofrece se reflejan en las numerosas peticiones de empleo que corresponden a cada vacante. Del ferrocarril viven en España, computando familiares, unas 500.000 personas.

Según veremos más adelante, si se hace entrar en cuenta a los tenedores de valores ferroviarios, este número se duplica.

EFECTIVOS

El número de agentes ferroviarios asciende a unos 125.000.

En las redes del Norte y de M. Z. A. este personal se distribuía en 31 de diciembre de 1931 del modo siguiente:

	Agentes
Norte	43.859
M. Z. A.	32.113
TOTAL	75.972

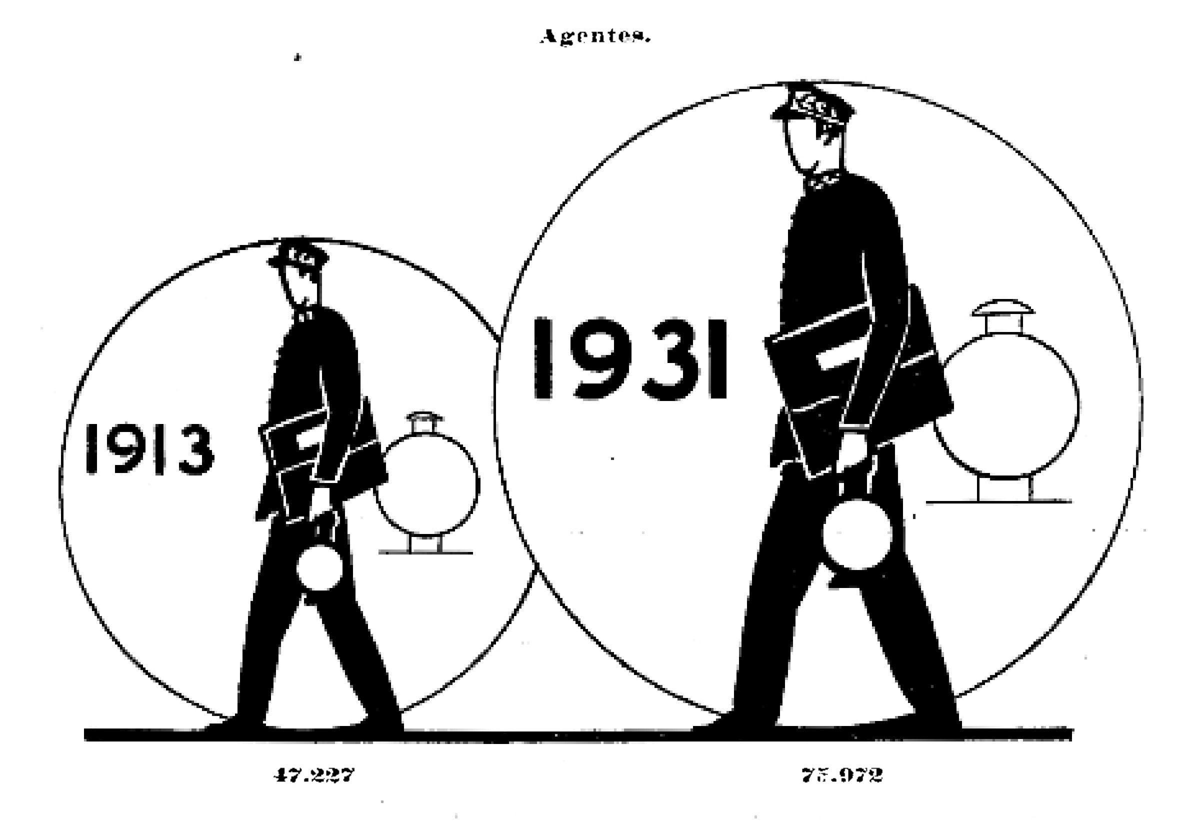


Las cifras análogas en 31 de diciembre de 1913 eran las siguientes:

	Agentes
Norte	25.705
M. Z. A.	21.522
TOTAL	47.227

Lo que representa un crecimiento de los efectivos del personal del 60,86 por 100.

Agentes.



47.227 75.972

Este aumento es consecuencia del desarrollo de las redes y del incremento del tráfico, pero, más acusadamente aún, de las mejoras de toda índole concedidas al personal, descansos semanales, vacaciones pagadas, jornada de ocho horas y otras, que se han traducido en una disminución del rendimiento por agente.

Como es sabido, la aplicación de las leyes de carácter social y, muy



singularmente la reducción de la jornada de trabajo acordada en el Convenio de Wáshington, se ha hecho en España, y especialmente en el trabajo ferroviario con más extensión que en ningún otro país de Europa. Así lo reconocía en recientes declaraciones el ministro del Trabajo francés, Mr. Dalimier.

El ministro español de Obras públicas, Sr. Prieto, perteneciente al partido socialista, como es sabido, ha declarado en el Parlamento que la forma de aplicación de la jornada de ocho horas en los ferrocarriles españoles no tiene parejo en los de ningún otro país europeo de importancia.

Por cada 100 kilómetros de línea explotados emplean los ferrocarriles españoles 1.015 agentes, contra

689 agentes en Portugal
779 agentes en Suiza
905 agentes en Italia
1.195 agentes en Alemania
1.146 agentes en Francia
1.891 agentes en la Gran Bretaña
2.456 agentes en Bélgica

Las diferencias corresponden, claro está, en primer término, a la mayor o menor densidad respectiva de tráfico.

De aquí que sea término de comparación más conveniente para juzgar del mejor o peor rendimiento del personal, considerar sus efectivos en relación, bien al número de kilómetros recorridos por los trenes, bien al número de unidades de tráfico, viajeros y toneladas-kilómetros transportados.

Uno y otro paralelo se exponen a continuación.

Por cada 100.000 kilómetros recorridos por los trenes es preciso emplear:



	Agentes
En Suiza	80
En Gran Bretaña	97
En Francia	98
En Alemania	101
En Italia	114
En *España*	120
En Bélgica	125
En Portugal	169

Por cada 100 millones de unidades de tráfico transportadas es preciso emplear:

	Agentes
En Francia	667
En Bélgica	671
En Suiza	707
En Alemania	730
En Italia	891
En Gran Bretaña	1.068
En *España*	1.099
En Portugal	2.043

Estas cifras, que, por desgracia, nos son poco favorables, según queda expuesto, se refieren al año 1931 último, para el que son conocidas estas estadísticas completas. Desde esa fecha, la política de intensas economías realizada en las redes extranjeras y las nuevas disposiciones de carácter social dictadas, por el contrario entre nosotros, han acentuado, sin duda, el desnivel.

Respecto de años anteriores, en 1913 empleaban los ferrocarriles españoles, por 100 kilómetros, 642 agentes.

	Agentes
En 1931	1.015
Aumento	373

Por cada 100.000 kilómetros recorridos por los trenes, necesitaban los ferrocarriles españoles, en 1913, 101 agentes. En 1931, 120. Aumento, 19 agentes.



Agentes en relación al tráfico.

(Por 100 millones de unidades de tráfico)

FRANCIA	BÉLGICA	SUIZA	ALEMANIA	ITALIA	GRAN BRETAÑA	ESPAÑA	PORTUGAL
667	671	707	730	891	1068	1099	2043

Por cada 100 millones de unidades de tráfico, necesitaban los ferrocarriles españoles,

	Agentes
En 1913	897
En 1931	1.099
Aumento	202

Cifras que, como queda indicado, han crecido aún sensiblemente desde aquella fecha y continúan aumentando al presente por obra de la política social.

Sólo la aplicación de la jornada de ocho horas ha representado en las redes del Norte y de M. Z. A. la necesidad de reclutar unos 14.000 agentes más.



SITUACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO

El dato antes apuntado de la multitud de solicitudes de ingreso que se presentan siempre para cada vacante que se produce en los cuadros del personal ferroviario bastaría para sintetizar la situación de aquél, privilegiada respecto del adscrito a casi todas las demás industrias.

Esta mejor situación se debe no sólo a la mayor remuneración media y a la seguridad de permanencia y de ascenso que ofrece el ferrocarril, sino también a las ventajas accesorias que el personal ferroviario disfruta y a las pensiones de jubilación, viudedad y orfandad concedidas por las grandes Compañías a sus agentes, sin aportación alguna de éstos, ni descuento en sus haberes y en condiciones de liberalidad superiores a los retiros de todas las demás redes ferroviarias de Europa y de casi todas las demás industrias de España.

El aumento de los sueldos y jornales ha sido en los últimos años mucho más acentuado y rápido que el de los efectivos del personal.

En el Norte importaron los sueldos y jornales
del personal, en 1913...................... 39.830.000
pesetas. Importan, en 1931............ 158.420.000
El aumento representa el 298 por 100.

En M. Z. A. importaron los sueldos y jornales
del personal, en 1913...................... 31.144.000
pesetas. Importan, en 1931............ 121.939.000
El aumento representa el 209 por 100.

A estas remuneraciones hay que agregar los emolumentos suplementarios que en una y otra Compañía representan un aumento efectivo, tanto de gasto para la empresa como de ventaja económica para el personal, del 45 al 50 por 100 del total de aquellos sueldos o jornales.

Estos conceptos suplementarios detallados y cifrados en las últimas Memorias de una y otra Compañía, especialmente en la correspondiente al ejercicio de 1931, se refieren principalmente a los conceptos siguientes:



Economato o Cooperativa, socorros al personal dado de baja y a sus familias, pensiones, abono de haberes durante los períodos de enfermedad, gratificaciones por numerosa familia, vestuario, escuelas, anticipos gratuitos, médicos y medicamentos, estancia en hospitales y aparatos ortopédicos, paga extraordinaria del mes de abril, gratificaciones por actos meritorios y por trabajos o recaudaciones suplementarias, primas por recaudaciones, por economías de carbón y en grase, reparación del material móvil y otros conceptos, indemnizaciones por casa y por cambio de residencia, uso de viviendas gratuitas, ventajas en la circulación, pluses de antigüedad, subvenciones a diversas asociaciones del personal y auxilios por accidentes del trabajo.

Merece destacarse como síntoma del encarecimiento que significa la política social presente este último concepto, que viene representando para las dos grandes Compañías un gasto del orden de medio millón de pesetas anuales, que se sextuplicará aproximadamente, por virtud de la nueva ley de accidentes del trabajo. Los aumentos de gastos anuales que ha representado en el último año la política social ascienden:

	Pesetas
Para el Norte a..............................	16.970.000
Para M. Z. A. a..............................	14.270.000

La permanencia y la estabilidad en el trabajo del obrero ferroviario representan un sobreingreso fácilmente cifrable respecto del jornal que devenga el obrero de otras industrias, aun suponiéndole en trabajo activo todo el año.

Un ejemplo precisará mejor esta afirmación:

Supongamos el caso de un agente de la explotación, elegido entre los de remuneración más limitada, con un jornal diario de 6,50 pesetas.

Ahora bien; este jornal de la explotación lo devenga el agente

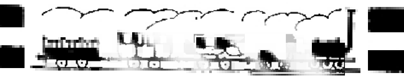


todos los días del año, aunque descanse uno cada quince días; tiene una licencia anual de quince días y está, en promedio, diez o doce días de baja por enfermo; luego al mes percibe ese agente 30 × 6,50 = = 195 pesetas. Pero como disfruta además de una gratificación equivalente a una mensualidad, o sea 1/12, que representa: $\frac{195}{12}$ = 16,25 pesetas, percibe en junto 211,25 pesetas.

Un obrero en la industria particular, como no trabaja, en general, ni percibe más que 25 jornales al mes, necesita, para ingresar lo mismo, tener asignado un jornal de $\frac{211,25}{25}$ = *8,45 pesetas.* Tenemos, pues, establecida, desde luego, una compensación directa en metálico de 8,45 — 6,50 = 1,95 pesetas diarias.

Pero es que, además, el personal del ferrocarril goza de todas las demás ventajas señaladas antes, y que, aun deducidas las de abono de enfermedades, descansos, licencias y gratificación de una mensualidad tenidas ya en cuenta, suponen una ventaja media de 34 por 100, y aunque se prescinda también para este cálculo de la que significa las facilidades de circulación, se obtiene para el resto de las ventajas el coeficiente de 26 por 100, cifra que va constantemente en aumento por el gasto creciente de los derechos pasivos del personal. Así, aquella diferencia de 1,95 pesetas hay que aumentarla todavía, como promedio, en $\frac{26}{100}$ × 6,50 = 1,69 pesetas más, o sea en total 3,64 pesetas, con lo cual las *6,50* pesetas equivalen en realidad a un jornal, sólo percibido en los días de trabajo, de *más de diez pesetas.*

La elevación señalada de los gastos de personal desde 1914 hasta la fecha corresponde, claro está, a los sucesivos e importantes aumentos de haberes concedidos a los agentes ferroviarios y que, según se demuestra más adelante, han compensado con exceso el aumento que ha experimentado el coste de la vida en los últimos años.



Prescindiendo de las gratificaciones que en forma de pagas extraordinarias fueron concedidas en los años 1916, 1917 y 1918, en el de 1919 se acordaron pluses que variaban de 35 por 100 para los haberes inferiores a 1.500 pesetas anuales ó 4 de jornal, a 20 por 100 para los superiores a 6.000 pesetas anuales, otorgándose además a todos los agentes una paga anual extraordinaria.

Pero no pareciendo suficientes estas concesiones para atender al creciente coste de la vida, en el año 1920 fueron incrementados los pluses antes indicados por otros mucho más elevados y que variaban de 115 por 100, para los haberes inferiores a 1.500 pesetas anuales ó 4 de jornal diario, a 60 por 100 para los sueldos superiores a 6.000 pesetas.

Como además se conservó la concesión de una paga anual extraordinaria correspondiente a los haberes aumentados, el tanto por ciento de aumento efectivo con relación a los haberes de 1914, fué todavía mayor, alcanzando a 133 por 100 (para los inferiores a 1.500 pesetas anuales ó 4 diarias) y disminuyendo paulatinamente hasta un 75 por 100, según crecen los sueldos.

El aumento es todavía superior al indicado para los jornales más bajos a consecuencia de lo dispuesto en 1931, fijando el jornal mínimo en 5 pesetas y aumento de 0,50 pesetas diarias para todos los inferiores a 6 pesetas.

Teniendo en cuenta esta última concesión, si se considera el jornal de 2,75 pesetas corriente para los braceros antes de la guerra, se eleva por las mejoras acordadas en 1920 y 1931 a 6,95 pesetas, lo que representa un 153 por 100 de aumento sobre el primitivo, o sea un índice de salario de 253, siendo de 100 el del año 1914.

Para el término medio de los agentes con haberes inferiores a 6.000 pesetas que constituye la mayoría del personal, el aumento medio excede bastante de 100 por 100 y de 200 el índice de salario.

El coste de la vida ha experimentado mientras tanto, según los datos oficiales, las fluctuaciones siguientes:

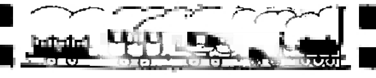


AÑOS	Indice general del coste de la vida
1913	100
1916	141
1917	166
1918	207
1919	204
1920	221
1921	189
1922	181
1923	177
1924	184
1925	189
1926	187
1927	189
1928	176
1929	181
1930	187
1931	193
1932	187

índices que, como se ve, quedan en los últimos años por bajo del índice de aumento de los salarios, lo que evidencia la afirmación de que el salario real, es decir, el poder adquisitivo que contiene la cantidad de dinero que el agente recibe por su salario ha aumentado sensiblemente en los últimos años.

La estadística oficial del Ministerio del Trabajo da acerca de la variación de los salarios reales en relación a la duración normal del trabajo las cifras siguientes:

OFICIOS	Tipos medios nacionales de salarios semanales			Indices de salarios nominales		Indices de salarios reales con relación a la duración normal del trabajo	
	1914	1925	1930	1925	1930	1925	1930
Albañiles	26,22	50,52	49,92	193	190	104	109
Ajustadores	28,50	52,80	51,84	185	182	100	104
Caldereros	28,50	52,92	51,36	187	180	101	103
Carpinteros	28,86	50,52	48,48	188	180	102	103
Electricistas	25,08	52,24	45,60	208	181	112	104
Herreros	25,65	50,10	45,12	195	176	105	101
Hojalateros	27,36	55,60	45,12	203	165	110	94
Modelistas	29,07	58,20	56,16	202	193	109	110
Moldeadores	30,20	57,72	53,76	191	178	103	102
Ferroviarios	**24,00**	**45,04**	**49,92**	**196**	**208**	**106**	**119**



Y el propio Ministerio comenta: "De la confrontación de este cuadro resulta que los obreros más favorecidos son los ferroviarios, con 19 por 100 de bienestar en relación con el período anterior a la guerra..."

El movimiento de salarios hora, reflejado en la estadística oficial, también es favorable a los obreros ferroviarios, según se pone de manifiesto en el cuadro siguiente:

MOVIMIENTO DE SALARIOS-HORA Y NÚMEROS ÍNDICES CORRESPONDIENTES A VARIOS OFICIOS DE OBREROS CALIFICADOS

OFICIOS	Tipos de salarios-hora				Números índices de salarios (1914=100)			Diferencias de índices de salarios			Porcentajes de variación	Porcentajes de variación
	1914	1920	1925	1930	1920	1925	1930	914/20	920/25	925/30	925/30	914/30
Albañiles	0,46	0,84	0,99	1,04	182	215	226	82	+ 33	+ 11	+ 5,1	126
Ajustadores	0,50	0,91	1,10	1,08	182	220	216	82	+ 38	— 4	— 1,8	116
Caldereros	0,50	0,88	1,04	1,07	176	208	214	76	+ 32	+ 6	+ 2,9	114
Carpinteros	0,48	0,82	0,99	1,01	171	206	210	71	+ 35	+ 4	+ 2,0	110
Electricistas	0,44	0,76	0,88	0,95	173	200	216	73	+ 27	+ 16	+ 7,9	116
Forjadores	0,49	0,91	1,06	1,03	186	216	210	86	+ 30	— 6	— 2.8	100
Fundidores	0,54	0,94	1,11	1,10	174	205	204	74	+ 31	— 1	— 0,9	104
Herreros	0,45	0,78	0,96	0,94	173	213	209	73	+ 40	— 4	— 2,1	109
Hojalateros	0,48	0,80	0,95	0,94	166	198	196	66	+ 32	— 2	— 1,1	96
Modelistas	0,51	0,93	1,09	1,17	182	214	229	82	+ 32	+ 15	+ 7,3	129
Moldeadores	0,60	1,05	1,09	1,12	175	282	187	75	— 15	+ 5	+ 2,8	87
Tapiceros	0,58	1,01	1,10	1,09	174	191	188	74	+ 17	— 3	— 0,9	88
Ferroviarios	0,44	0,76	0,93	1,04	173	211	236	73	+ 38	+ 25	+11,8	136

En el período 1914 a 30, siempre según esta estadística oficial del Ministerio del Trabajo, han sufrido baja los salarios reales de veintiséis oficios, no han tenido variación los de seis y han experimentado alza los de veinte oficios. De ellos, el mayor aumento procentual corresponde a los ferroviarios, con un índice de 119, contra 104 de los restantes salarios reales en alza.

Vale la pena recoger también el comentario que a todas estas estadísticas pone el Ministerio del Trabajo al analizar la poca variación que los índices de salarios presentan en el período 1925 a 30. Dice textualmente la publicación oficial:

"¿Causas de este estacionamiento? Indudablemente obedece a dos fundamentales: La falta de presión social de los grupos obreros en 1925-1930 y la no muy próspera situación de algunas industrias. Es



posible, además, que al llegar el año 1925 se alcanzase el límite máximo de las posibilidades industriales de España; de aquí la fijeza de los salarios a partir de esta fecha."

En relación a los principales países de Europa, la situación del obrero ferroviario español (datos de 1930) aparece también muy favorable.

Indices medios de salarios-hora:

En la Gran Bretaña	116
En Alemania	109
En España	104
En Francia	77
En Italia	70

Si considerable es el aumento que ha experimentado para los ferrocarriles españoles el coste de su personal en activo, mayor es aún proporcionalmente el que han tenido los derechos pasivos que abona a sus agentes retirados y a las viudas y huérfanos de ellos.

Las pensiones de retiro, viudedad y orfandad que importaban en el Norte, en 1913........................... 1.216.361
pesetas, se elevaron, en 1931, a......... 7.575.409

Las pensiones de retiro, viudedad y orfandad, que importaban en M. Z. A., en 1913, 776.171 pesetas, se elevaron, en 1931, a 5.974.628, como repercusión, en primer término, del aumento experimentado por los sueldos que sirven de base.

En junto, el coste de sus clases pasivas ha pasado para ambas redes de 1.992.531 pesetas a 13.550.037. El aumento representa un 579 por 100.



Clases pasivas.

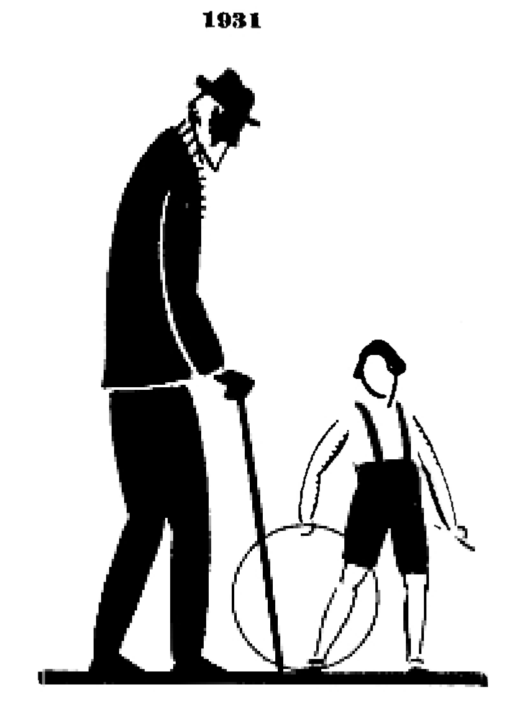
Importe de las pensiones de retiro, viudedad y orfandad.

1913



1.992.531 ptas.

1931



13.550.037 ptas.

Capítulo III

LA EXPLOTACIÓN

LA EXPLOTACION

EL TRÁFICO

EL tráfico de la red ferroviaria española se ha desarrollado de una manera continuada desde su construcción, de acuerdo con el progreso que ha experimentado la economía nacional.

Su aumento medio anual es del orden del 3 por 100, análogo, por lo tanto, al que se admite como incremento anual medio en la riqueza general.

En los últimos decenios este aumento ha sido ininterrumpido y constante de año en año hasta la iniciación en 1930 de la grave crisis económica presente.

De aquí que para eliminar esta causa circunstancial, transitoria, extraña a la explotación ferroviaria, sea más justo tomar como término de la comparación, los datos de 1930 en vez de otros más recientes.

Viajeros

En las redes del Norte y M. Z. A., el número absoluto de viajeros transportados ha crecido de una manera constante desde 30.169.000

en 1913 a 52.642.000 en 1930, lo que representa un aumento del 74,49 por 100. En 1931 desciende esta cifra a 50.326.000, en gran parte por la causa apuntada de la crisis general y, en parte menor, por la competencia de los automóviles.

La descomposición de estas cifras es como sigue:

NUMERO ABSOLUTO DE VIAJEROS

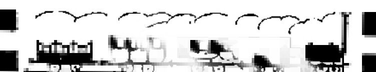
COMPAÑÍAS	Año 1913	Año 1930	Aumento	Año 1931	DIFERENCIAS CON	
					1913	1930
Norte................	15.372.000	23.417.000	+ 8.045.000 (52,34) %	22.461.000	+ 7.089.000 (46,11 %)	— 956.000 (4,08 %)
M. Z. A...........	14.797.000	29.225.000	+ 14.428.000 (97,51 %)	27.865.000	+ 13.068.000 (88,31 %)	— 1.360.000 (4,65 %)
TOTAL.........	30.169.000	52.642.000	+ 22.473.000 (74,49 %)	50.326.000	+ 20.157.000 (66,81 %)	— 2.316.000 (4,40 %)

El número de viajeros transportados a un kilómetro crece de 1.683 millones en 1913, a 3.068 millones en 1930, con aumento del 82,29 por 100. En 1931 esta cifra baja a 2.845 millones.

La descomposición de estas cifras es la siguiente:

NUMERO DE VIAJEROS-KILOMETROS

COMPAÑÍAS	Año 1913	Año 1930	Aumento	Año 1931	Diferencias con	
					1913	1930
Norte...........	886.628.000	1.509.322.000	+ 622.693.000 (73,8 %)	1.442.280.000	+ 555.652.000 (62,7 %)	— 67.042.000 (4,44 %)
M. Z. A.........	796.429.000	1.558.694.000	+ 762.265.000 (95,76 %)	1.403.215.000	+ 606.786.000	— 155.471.000 (9,97 %)
TOTAL.....	1.683.057.000	3.068.016.000	+ 1.384.953.000 (82,29 %)	2.845.495.000	+ 1.162.438.000 (69,07 %)	— 222.529.000 (7,25 %)



Es decir, que el número de viajeros-kilómetro ha crecido más que el número absoluto de viajeros. Lo que corresponde a un aumento del recorrido medio del viajero, que se cifra en el cuadro siguiente:

RECORRIDO MEDIO POR VIAJERO

(*Kilómetros*)

	1913	1930	Diferencia con 1913	1931	Diferencia 1931	
					con 1913	con 1930
Norte	57	65	+ 8	64	+ 7	— 1
M. Z. A.	54	53	— 1	50	— 4	— 3
Conjunto de ambas redes	56	58	+ 2	57	+ 1	— 1

En cuanto a la distribución de estos viajeros por clases, la ley general que se acusa en los últimos años, a partir especialmente de 1919, es la de sustitución progresiva de las clases 1.ª y 2.ª por la 3.ª; cada vez más se reduce el número de viajeros que utiliza la 1.ª y, sobre todo, la 2.ª clase, y crece el número de los que utilizan la 3.ª clase. Esta ley, que es general en todos los países, se debe, en primer término, a la mejora y generalización de los servicios de 3.ª clase.

PROPORCION DE VIAJEROS POR CLASES

COMPAÑÍAS	Clases	1913	1930	Diferencia con 1913	1931	Diferencia de 1931 con	
						1913	1930
Norte	1.ª	3,26 %	2,45 %	— 0,81	2,06 %	— 1,20	— 0,39
	2.ª	8,84	5,71	— 3,13	5,62	— 3,22	— 0,09
	3.ª	87,90	89,44	+ 1,54	89,93	+ 2,03	+ 0,49
	Kilométricos	»	2,40	+ 2,40	2,39	+ 2,39	— 0,01
M. Z. A.	1.ª	5,05	4,08	— 0,97	3,45	— 1,60	— 0,63
	2.ª	11,76	9,35	— 2,41	8,97	— 2,79	— 0,38
	3.ª	83,19	86,57	+ 3,38	87,58	+ 4,39	+ 1,01

La comparación con el extranjero ofrece en este aspecto los lisonjeros resultados que van a continuación. En ellos se pone bien de manifiesto que el desarrollo que ha experimentado el tráfico de viajeros



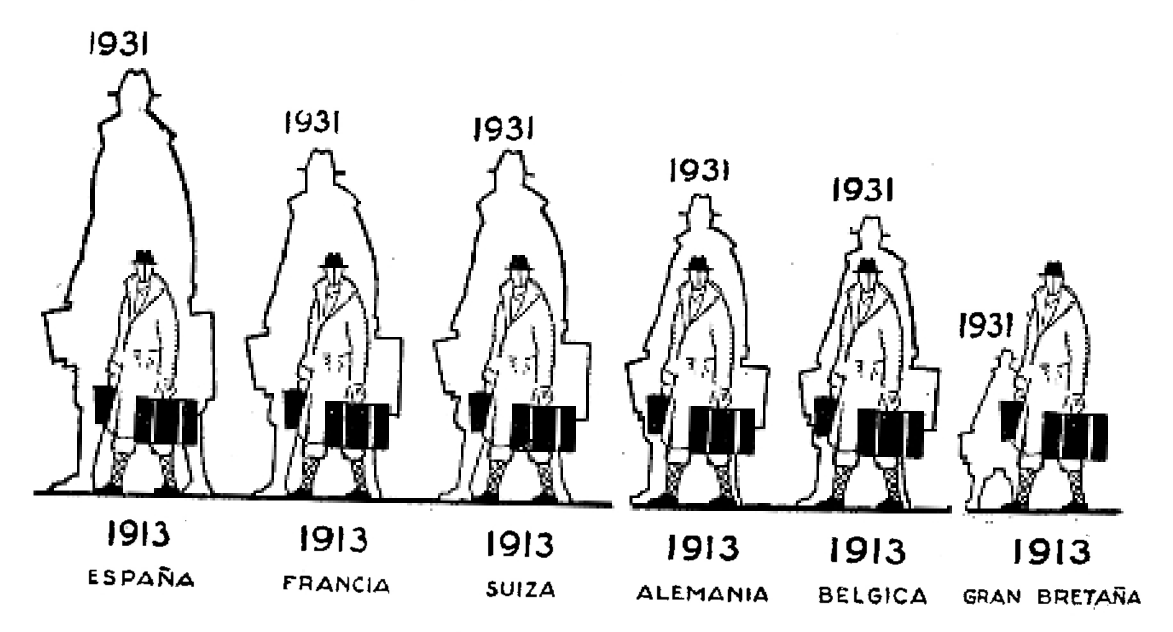
en España en los últimos años ha sido mucho más acentuado que el que ha experimentado durante los mismos en cualquiera de los principales países europeos.

Indice demostrativo del desenvolvimiento de nuestra economía y del notable progreso de nuestros servicios ferroviarios.

El coeficiente de aumento o disminución del número absoluto de viajeros transportados en 1931, respecto de 1913, es:

En Francia	+ 44,6 %
En Alemania	+ 27,1 %
En Bélgica	+ 19,1 %
En Gran Bretaña	— 38,7 %
En Italia	+ 18,5 %
En Suiza	+ 38 %
En España (Norte y M. Z. A)	+ 71,60 %

Crecimiento del tráfico de viajeros.



La imperfección de nuestras estadísticas nos priva del coeficiente correspondiente al conjunto de la red española, pero puede afirmarse que no habría de diferir sensiblemente del de las dos redes principales.



El coeficiente de aumento del número de viajeros transportados a un kilómetro en 1929, respecto de 1913, es:

En Francia..	+ 46,3 %
En Alemania..	+ 28,7 %
En Bélgica..	+ 30,4 %
En Suiza..	+ 32,2 %
En España (Norte y M. Z. A.)............	+ 84,33 %

En cifras absolutas, claro es, el incremento en España quedaría por bajo de la mayor parte de los países considerados.

Mercancías

En las redes del Norte y M. Z. A., el número absoluto de toneladas de mercancías transportadas en pequeña velocidad, ha crecido de una manera constante desde 16.707.000 en 1913, a 27.277.000 en 1930, lo que representa un aumento del 66,30 por 100. En 1931 desciende esta cifra a 25.151.000 toneladas, por causa también de la crisis general y de la competencia de la carretera. La descomposición de estas cifras es como sigue:

Mercancías de Pequeña Velocidad

NUMERO ABSOLUTO DE TONELADAS TRANSPORTADAS

COMPAÑÍAS	1913	1930	Diferencia con 1913	1931	Diferencia con 1913	Diferencia con 1930
Norte....................	8.404.000	14.973.000	+ 6.569.000 (78,2 %)	14.030.000	+ 5.626.000 (67 %)	— 942.000 (6,3 %)
M. Z. A................	8.303.000	12.304.000	+ 4.001.000 (48,2 %)	11.121.000	+ 2.818.000 (34 %)	— 1.183.000 (9,6 %)
TOTALES............	16.707.000	27.277.000	+ 10.570.000 (63,3 %)	25.151.000	+ 8.444.000 (50,5 %)	— 2.125.000 (7,87 %)



El número de toneladas de mercancías transportadas en pequeña velocidad a un kilómetro ha crecido en el mismo período de 2.579 millones en 1913 a 4.284 millones en 1930, con aumento del 66 por 100.

En 1931, esta cifra baja a 4.063 millones.

La descomposición de estas cifras es como sigue:

NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UN KILOMETRO

COMPAÑÍAS	1913	1930	Diferencia con 1913	1931	Diferencia con 1913	Diferencia con 1930
Norte	1.325.951.000	2.306.119.000	+ 980.168.000 (73,9 %)	2.226.468.000	+ 900.517.000 (67,9 %)	— 79.651.000 (3,45 %)
M. Z. A.	1.253.390.000	1.978.645.000	+ 725.255.000 (57,9 %)	1.837.294.000	+ 583.904.000 (46,6 %)	— 141.351.000 (7,14 %)
TOTALES	2.579.341.000	4.284.764.000	+ 1.705.423.000 (66 %)	4.063.762.000	+ 1.484.421.000 (57,5 %)	— 221.002.000 (5,16 %)

Es decir, que el número de toneladas transportadas a un kilómetro ha crecido más que el número absoluto de toneladas transportadas. Lo que corresponde a un aumento del recorrido medio de las mercancías transportadas, que se cifra en el cuadro siguiente:

RECORRIDO MEDIO POR TONELADA

(*Kilómetros*)

COMPAÑÍAS	1913	1930	Diferencia con 1913	1931	Diferencia con 1913	Diferencia con 1930
Norte	157	154	— 3	159	+ 2	+ 5
M. Z. A.	151	161	+ 10	165	+ 14	+ 4

Como en el tráfico de viajeros, se debe aquí el aumento del recorrido medio a la sustitución del transporte ferroviario por el transporte automóvil para los cortos recorridos.



El coeficiente de aumento o disminución del número absoluto de toneladas transportadas en 1929, respecto de 1913, es:

En Francia	+ 79, %
En Italia	+ 74,3 %
En *España* (Norte y M. Z. A.)	+ 65,06 %
En Suiza	+ 57,1 %
En Alemania	+ 9 %
En Gran Bretaña	— 28,7 %

El coeficiente de aumento del número de toneladas transportadas a un kilómetro en 1929, respecto de 1913, es:

En Francia	74,4 %
En *España*	66,04 %
En Suiza	66 %
En Bélgica	58,5 %
En Alemania	33,8 %

Análogamente a lo indicado en viajeros, las cifras absolutas guardan un orden muy distinto.

Trenes

Se entiende por trenes-kilómetro el número de kilómetros recorridos por el conjunto de los trenes. Su número no ha cesado de crecer hasta la iniciación de la crisis económica general, parejo al crecimiento general del tráfico.

Al contraerse éste, se han suprimido por razón de economía algunos servicios y, con ello, se ha reducido algo el número de trenes-kilómetro.

En el conjunto de las redes del Norte y M. Z. A., recorrieron los trenes en 1913, 46.247.000 kilómetros. En 1930 recorrieron 67.723.000 kilómetros. El aumento correspondiente es el 46,50 por 100.

Teniendo en cuenta que en el mismo período y, según queda dicho, el tráfico de viajeros creció en 82,29 por 100 y el de mercancías un



66 por 100, se pone bien de manifiesto un índice revelador del progreso considerable que ha experimentado la explotación de nuestra red ferroviaria.

La descomposición de estos kilómetros de tren entre una y otra red y entre las distintas clases de trenes se evidencia en el cuadro siguiente:

TRENES-KILOMETRO

	1913	1930	Diferencia con 1913	1931	Diferencia con 1913	Diferencia con 1930
Norte						
Viajeros y mixtos..	11.328.000	18.760.000	+ 7.432.000 (65,8 %)	17.109.000	+ 5.781.000 (51 %)	– 1.651.000 (22,3 %)
Mercancías.........	12.444.000	17.765.000	+ 5.321.000 (43 %)	16.500.000	+ 4.056.000 (32,7 %)	– 1.265.000 (7 %)
TOTALES......	23.772.000	36.525.000	+ 12.753.000 (53,6 %)	33.609.000	+ 9.837.000 (41,3 %)	– 2.916.000 (8 %)
M. Z. A.						
Viajeros y mixtos..	11.264.000	14.854.000	+ 3.590.000 (31,8 %)	14.218.000	+ 2.949.000 (26 %)	– 641.000 (4,3 %)
Mercancías.........	11.211.000	16.344.000	+ 5.133.000 (45,8 %)	15.177.000	+ 3.966.000 (35,4 %)	– 1.167.000 (7,2 %)
	22.475.000	31.198.000	+ 8.723.000	29.390.000	+ 6.915.000	– 1.808.090
Norte + M. Z. A....	46.247.000	67.723.000	+ 21.476.000 (46,5 %)	62.999.000	+ 16.752.000 (36,3 %)	– 4.724.000 (7 %)

La composición de los trenes, es decir, el número de coches y vagones que integran cada clase de trenes, ha variado de acuerdo, de una parte, con la sustitución progresiva del material móvil, ligero y pequeño, por el material más moderno de mayor capacidad y peso, y de acuerdo, por otra parte, con la mayor potencia media de las locomotoras empleadas.

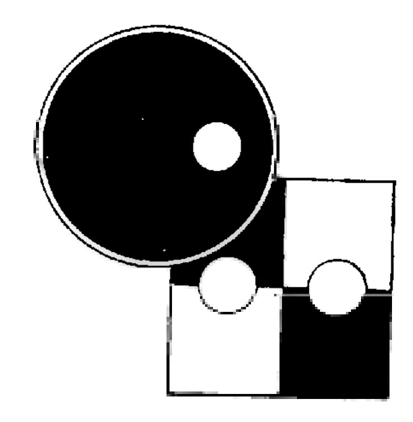
La utilización del material ha mejorado, tanto en lo que se refiere a coches de viajeros, mayor proporción de asientos ocupados a los ofrecidos, como en lo que se refiere a los vagones de mercancías por vagón cargado y kilómetro.



También han mejorado sensiblemente, como es notorio, las velocidades de marcha, tanto de los trenes de viajeros como los de mercancías y, en mucha mayor proporción, sus velocidades comerciales, es decir, la duración de sus recorridos, habida cuenta del tiempo empleado en las paradas.

Teniendo en cuenta lo accidentado de los perfiles de las líneas férreas españolas, cuya comparación con el promedio de las extranjeras ha quedado puesto de manifiesto y las dificultades, que también han quedado demostradas estadísticamente, de nuestros trazados, puede hoy afirmarse, y los más eminentes técnicos ferroviarios están de acuerdo con ello, que las velocidades de nuestros trenes, tanto de viajeros como de mercancías, son virtualmente equivalentes y en muchos casos superiores a las desarrolladas por los trenes en las líneas principales de los países más progresivos.

Por desgracia, la demostración estadística de este aserto, mediante la comparación de velocidades sobre las longitudes virtuales, que puede hacerse, es de una complejidad que está fuera del carácter y excedería los límites de una publicación de la índole de ésta.



Capítulo IV

INGRESOS DE LA EXPLOTACIÓN

INGRESOS DE LA EXPLOTACIÓN

TARIFAS

OS ingresos obtenidos en la explotación de una red ferroviaria son función del tráfico que circula por ella y de las tarifas que se aplican a su transporte.

En el capítulo anterior hemos señalado la evolución que ha seguido este tráfico; en el presente vamos a indicar la variación experimentada por las tarifas y el reflejo de ambos factores en los productos totales obtenidos.

Como es notorio, las tarifas ferroviarias, en España, como en todos los países, han tenido que ser nominalmente aumentadas en los últimos años como consecuencia del alza experimentada por el nivel de precios, es decir, de la baja del poder adquisitivo del dinero.

Vamos a ver qué relación guarda esta elevación de las tarifas españolas con el alza general de los precios y con la paralela elevación de las tarifas extranjeras.

En el período de 1913 a 1932, el alza experimentada por el nivel general de precios en España, tanto en precios al por menor (coste de



la vida) como en lo que se refiere a los precios al por mayor, se refleja en el cuadro siguiente:

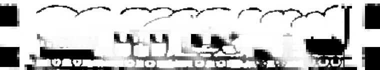
AÑOS	Indice de precios por menor (costo de la vida)	Indice de precios al por mayor
1913	»	100
1914	100	101
1915	108	119
1916	116	141
1917	125	166
1918	154	207
1919	175	204
1920	191	221
1921	189	190
1922	181	176
1923	177	172
1924	184	183
1925	189	188
1926	187	181
1927	189	172
1928	176	167
1929	181	171
1930	187	172
1931	193	173
1932	187	173

que destacan mejor en el gráfico que se inserta en la siguiente página.

Como es sabido, uno y otro índice influencian directamente los dos grandes grupos de gastos que pesan sobre las explotaciones ferroviarias: mano de obra y primeras materias.

El índice de precios al por mayor está compuesto con los precios de las principales materias en proporción que no difiere muy sensiblemente de la en que son utilizadas estas materias en la explotación ferroviaria. Puede, pues, perfectamente tomarse como índice del encarecimiento para ésta de los materiales que ella emplea.

El índice del coste de la vida compuesto de los grupos de precios referentes a los artículos principales de alimentación, habitación, alumbrado, calefacción y vestido, puede tomarse como índice del encarecimiento que ha sufrido la vida del personal. Es decir, que supuesta



una estabilización del *standard* de vida de éste, aquel índice reflejaría el aumento del coste de la mano de obra para las explotaciones ferroviarias. Como no sólo se ha mantenido, sino que se ha elevado aquel

Costo de la vida.

Indice de precios al por mayor y menor.

standard de vida, según se ha demostrado anteriormente, el índice del coste de la vida queda por bajo del verdadero índice de encarecimiento de la mano de obra en las explotaciones ferroviarias.

La resultante de uno y otro índice indica, pues, aproximadamente, el alza experimentada por los precios que influyen en la explotación



ferroviaria y su inversa, la baja del poder adquisitivo del dinero recaudado como precio del transporte ferroviario.

Vamos a ver, frente a esta baja, el alza experimentada por las tarifas españolas.

Por real decreto de 26 de diciembre de 1918 se autorizó la elevación hasta un 15 por 100 como máximo de las bases de percepción por unidad y kilómetro en aplicación en dicha fecha.

No se aplicó este recargo a las tarifas que, aunque propuestas mucho antes, fueron aprobadas después del decreto de 26 de diciembre de 1918 ya citado, y no estaban en aplicación, por tanto, al promulgarse dicha disposición

El hecho de no haberse aplicado a todas las tarifas el mencionado recargo ha implicado solamente los aumentos que se indican a continuación, en vez del supuesto 15 por 100.

	AÑOS				
	1927 — *Por 100*	1928 — *Por 100*	1929 — *Por 100*	1930 — *Por 100*	1931 — *Por 100*
Para los viajeros y trenes especiales	14,63	14,58	12,68	12,52	14,47
Gran velocidad	14,22	14,14	14,00	13,83	13,38
Pequeña velocidad	9,58	9,44	9,45	9,20	9,32
Conjunto	11,25	11,10	10,67	10,42	10,91

Desde 15 de agosto de 1932, las tarifas españolas sufren un nuevo recargo de 3 por 100, destinado exclusivamente a suplementar haberes del personal.

Mientras tanto, en los principales países el aumento de tarifas se hacía en proporciones mucho más elevadas, según se demuestra a continuación.

Y ello a pesar de que el aumento de precios respecto del período



anterior a la guerra no se ha mantenido en esos países tan elevado como en España.

Para no hacer uso solamente de los últimos índices de precios, que han descendido mucho en esos países por efecto de la crisis, damos a continuación los de los años 1930, 31 y 32.

PRECIOS AL POR MAYOR EN LOS AÑOS 1930, 31 Y 32

	1930	1931	1932
Alemania	124	111	96
Francia	112	102	87
Italia	128	109	101
Gran Bretaña	119	104	101
Holanda	117	97	79
Suiza	126	109	96
Noruega	137	122	122
Suecia	122	111	109
Austria	117	109	112
Checoeslovaquia	117	107	99
España	172	173	173

Según se observa, los precios de 1913 se mantienen en España en los últimos años mucho más elevados que en los demás países.

Vamos a ver lo que, por el contrario, sucede con las tarifas ferroviarias:

AUMENTOS NOMINALES INTRODUCIDOS EN LAS TARIFAS DE 1914 A 1931

	Aumento por ciento de las tarifas	
	Viajeros	Mercancías
Francia	240	530
Alemania	42	40
Italia	225	350
Suiza	67	62
Gran Bretaña	50	60
Holanda	90	83
Noruega	158	140
Suecia	90	100
Austria	1.300	1.450
Polonia	49	3
Checoeslovaquia	400	20
España	15	15



A este cuadro hay que formular, sin embargo, dos observaciones:

Una, que en los años 1931 y 1932 se han concedido en algunos países nuevos aumentos.

Otra, que los aumentos indicados son respecto de la moneda nacional. Sólo los referentes a Alemania y Polonia, por la total perturbación que han sufrido sus monedas, se han indicado respecto del oro.

El hecho de tomar como término de comparación las monedas de los respectivos países en período de tan intensas perturbaciones monetarias, lleva aparejada, claro está, una gran inexactitud. Los aumentos nominales pueden, por la depreciación monetaria, legal o real, traducirse en aumentos efectivos menores, y aún trocarse en reducciones efectivas de tarifas, si la depreciación monetaria ha sido más intensa que el alza de éstas.

Vamos a considerar lo que han variado las tarifas *realmente,* es decir, habida cuenta de sus aumentos legales y de sus aumentos efectivos, por reducción o supresión de tarifas especiales y en relación a un término de comparación fijo e inconmovible: el valor del oro.

Antes apuntaremos que las tarifas han sufrido en los principales países hasta llegar a los índices apuntados y posteriormente a ellos los aumentos principales siguientes:

Alemania

Del 35 al 110 por 100 en el servicio de viajeros, según las clases, y del 60 por 100 en las mercancías. Posteriormente un nuevo aumento del 50 por 100.

Estados Unidos

Las tarifas de mercancías se aumentan en 1914 sobre la red del Este hasta un 5 por 100.



En 1915, sobre la red del Oeste, 20 por 100.

En 1916, las de viajeros, en la red del Oeste, del 20 al 50 por 100.

En 1917, aumentos parciales de las tarifas de mercancías, hasta un 15 por 100, en distintas redes.

En 27 de mayo de 1918 se aumentan las tarifas de viajeros en un 20 por 100 y las de mercancías en un 25 por 100.

ITALIA

En 1914, numerosos aumentos. Igual sucede en 1917 y 1918. El conjunto de estos aumentos representa un 30 por 100 sobre los transportes militares. Un 50 por 100 para viajeros y un 300 por 100 para mercancías.

PORTUGAL

En abril de 1915, un 10 por 100, que se convirtió en 1916 en un 25 por 100. Llegó hasta el 40 por 100 en 1917 y al 57 por 100 en mayo de 1918.

BÉLGICA

Después de la guerra quedaron suprimidas las tarifas especiales, y no se aplicaron más que las generales, aumentadas en un 40 por 100. La única tarifa especial para viajeros abonados experimentó un recargo de 160 por 100.

FRANCIA

Aumento general de 25 por 100 en el precio de transporte y 50 por 100 en los accesorios.



SUECIA, NORUEGA Y SUIZA

Se establecieron aumentos que llegaron hasta el 100 por 100.

Posteriormente ha habido en diversos países nuevos aumentos, tales como los siguientes:

Estados Unidos, 15 por 100, en agosto de 1931.

Rusia, 25 por 100, en 1931.

Checoeslovaquia, 20 por 100, en 1931.

Estonia, 15 por 100, en 1931.

Alemania, 3,5 por 100, en primera clase, y 8 por 100, en tercera.

Portugal, 10 por 100 para las tarifas de mercancías, excepto para mercancías de primera necesidad.

TARIFAS EN ORO

La tarifa media efectivamente obtenida por viajero-kilómetro y por tonelada-kilómetro en las redes del Norte y de M. Z. A., en la que, por lo tanto, se recoge la influencia del aumento nominal experimentado por las tarifas y también de la supresión de tarifas especiales, ha variado de 1913 a 1931 en la forma siguiente:

TARIFA MEDIA POR VIAJERO Y KILOMETRO

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	0,0449	0,0525	16,92 %
M. Z. A.	0,0476	0,0534	12,14 %
Promedio	0,0463	0,0529	14,53 %
TARIFA MEDIA POR TONELADA Y KILOMETRO			
Norte	0,0695	0,1031	48,34 %
M. Z. A.	0,0685	0,1007	47,10 %
Promedio	0,0690	0,1019	47,72 %



En promedio, el ingreso efectivo obtenido en los ferrocarriles españoles en el transporte de una unidad de tráfico ha crecido de 1913 a 1931 en un 40,19 por 100.

Vamos a ver lo que este aumento representa referido al tipo inconmovible de valores, el oro, haciendo entrar en cuenta la variación del valor oro de la peseta.

En función de la cotización del dólar de los Estados Unidos, éste ha variado en la forma siguiente:

VALOR ORO DE LA PESETA EN FUNCION DE LA COTIZACION MEDIA DEL DOLAR

(Paridad de la peseta al dólar: 19,30 céntimos de dólar)

AÑOS	Cotización de la peseta	Prima o depreciación — *(En tanto por 100)*	
1915	19,86	Prima	+ 3,41
1916	19,84		+ 2,79
1917	22,45		+ 16,32
1918	23,25		+ 20,46
1919	22,47		+ 16,42
1920	14,55	Depreciación	— 24,62
1921	13,86		— 28,19
1922	15,45		— 19,95
1923	14,18		— 26,53
1924	13,05		— 32,39
1925	14,35		— 25,65
1926	14,88		— 22,91
1927	16,88		— 12,54
1928	16,59		— 14,00
1929	14,68		— 23,90
1930	11,67		— 39,53
1931	9,55		— 50,53
1932	8,04		— 58,31

Luego el aumento de tarifas de 40 por 100, en 1931, es preciso conjugarlo con una depreciación de la peseta superior al 50 por 100 de su valor de paridad, que era aproximadamente su valor de cotización en 1913-14.

El resultado es que las tarifas españolas han aumentado nominalmente en un 40 por 100.



La moneda en que se expresan se ha reducido en el mismo período a menos del 50 por 100 de su valor oro.

Han bajado, por lo tanto, aquellas tarifas real y efectivamente a menos del 80 por 100. de su valor medio en los años anteriores a la guerra.

Como síntoma y resumen de todo este estudio sobre las tarifas ferroviarias españolas, puede, pues, formularse con todo fundamento el aserto siguiente:

Mientras los gastos de toda índole se elevaban en la forma acentuadísima que queda expuesta, *las tarifas españolas se han reducido desde el período anterior a la guerra en más de un 20 por 100.*

Con ello las tarifas españolas han quedado a un nivel no igualado por ninguno de los países extranjeros.

En casi todos ellos las tarifas de viajeros en oro son superiores a las de antes de la guerra. En todos ellos las tarifas de mercancías en oro son superiores a las de aquella época.

El hecho de este bajo nivel de las tarifas ferroviarias españolas, que explica en gran parte—casi en su otalidad—el problema económico de nuestros ferrocarriles, ha sido recogido muchas veces por las estadísticas internacionales y en toda clase de trabajos y estudios referentes a cuestiones ferroviarias de todos los países.

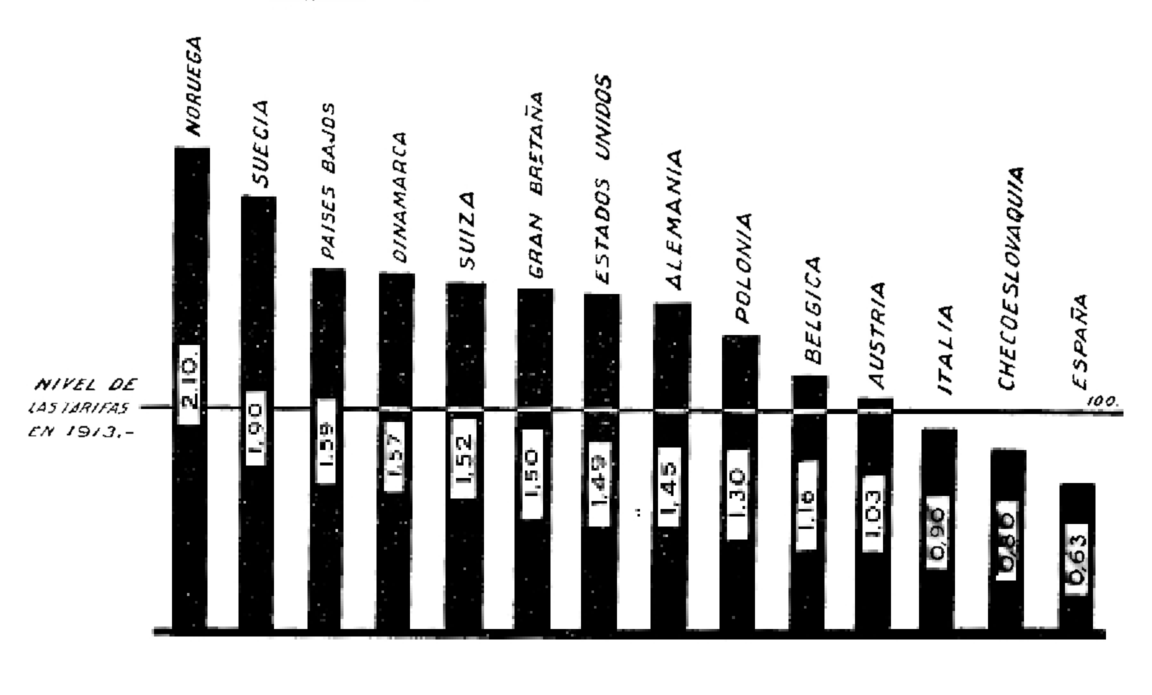
Recientemente una documentadísima publicación francesa, argumentando sobre el hecho de que las tarifas medias en oro francesas de viajeros se mantengan en el 68 por 100 de su nivel de ante-guerra (las mercancías en Francia están en el 116 por 100), hace constar el hecho siguiente, respecto de las tarifas de viajeros, en forma que reproducimos textualmente en garantía de nuestra absoluta objetividad:



"Il n'y a que trois pays où les tarifs de chemins de fer soient également inférieurs à ceux d'avant-guerre, mais dans une moindre mesure: l'Espagne (coefficient 0,63), la Tchécoslovaquie (0,80), l'Italie (0,90). Dans tous les autres pays, les tarifs sont supérieurs à ceux de 1914:

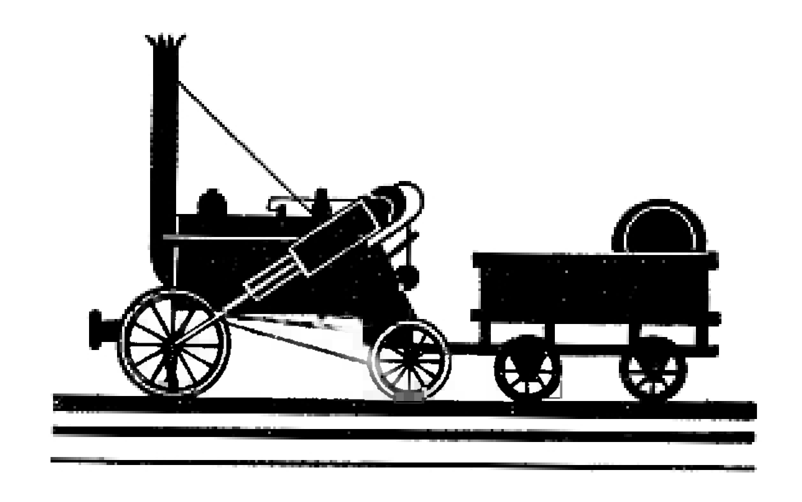
Allemagne	*coefficient*	*1,43; 1,14; 1,80, selon la classe*
Autriche	—	*1,03*
Belgique	—	*1,16*
Danemark	—	*1,57*
Grande-Bretagne	—	*1,50*
Etats-Unis	—	*1,49*
Norvège	—	*2,10*
Pays-Bas	—	*1,59*
Pologne	—	*1,30*
Suède	—	*1,90*
Suisse	—	*1,52"*

Tarifas actuales en relación al nivel de 1913



En el gráfico anterior se destaca el nivel de las tarifas de viajeros en 1931 respecto de las de 1913 en los distintos países.

En relación, pues, al término de comparación que con mayor fundamento y justificación puede tomarse, el período de normalidad y equilibrio anterior a la guerra, España tiene al presente las tarifas ferroviarias más bajas del mundo.



PRODUCTOS

En función del aumento del tráfico y de la elevación nominal de las tarifas, los productos de los ferrocarriles españoles han crecido de una manera continua en los últimos años hasta la iniciación en 1930 de la crisis presente.

En las redes del Norte y M. Z. A. los productos totales han pasado de 290.993.337 pesetas, en 1913, a 698.671.194 pesetas en 1930, con aumento, por lo tanto, de 140,09 por 100. En 1931, estos productos totales se reducen a 653.048.864, con baja, respecto de 1930, de 45.622.330 pesetas, lo que representa 6,52 por 100.

El desarrollo anual de estos productos se pone de manifiesto en el cuadro y gráfico siguientes:

PRODUCTOS TOTALES DE 1913 A 1931

AÑOS	NORTE	M. Z. A.	TOTAL
1913	155.050.632	135.942.655	290.993.337
1914	146.613.918	129.695.912	276.309.860
1915	154.309.816	135.627.789	289.937.605
1916	172.713.940	152.845.316	325.559.256
1917	180.319.651	167.767.201	348.086.852
1918	203.652.334	193.177.037	396.829.371
1919	264.150.262	241.793.568	505.943.830
1920	276.689.445	243.748.620	520.438.065
1921	286.061.113	250.404.519	536.465.632
1922	297.359.773	258.752.229	556.112.002
1923	309.203.065	275.727.077	584.930.142
1924	327.868.995	292.685.765	620.554.760
1925	332.215.780	298.446.048	630.661.828
1926	340.699.773	303.631.794	644.331.567
1927	349.330.258	312.769.819	662.100.077
1928	363.375.541	324.753.299	688.128.840
1929	372.323.032	328.349.918	700.672.950
1930	379.099.904	319.571.290	698.671.194
1931	360.311.445	292.737.419	653.048.864



Productos totales

1913-1931

MILLONES PESETAS

800
700
600
500
400
300
200
100
80
60
40
20
0

CONJUNTO
653.048 864

NORTE
155 050.682
360.311 445

MZA
292 737 419

1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931

AÑOS

Los ingresos por viajeros han aumentado de 77.767.580 pesetas, en 1913, a 150.576.584 pesetas, en 1931, lo que representa un aumento de 93,62 por 100.



El desarrollo anual de estos productos de viajeros se pone de manifiesto en el cuadro y gráfico siguientes:

PRODUCTOS DE VIAJEROS

AÑOS	NORTE	M. Z. A.	TOTAL
1913	39.874.410	37.893.170	77.767.580
1914	38.431.803	37.863.056	76.294.859
1915	37.118.886	36.368.610	73.487.496
1916	41.121.653	40.810.378	81.932.031
1917	42.684.897	44.662.948	87.347.845
1918	47.391.063	48.241.925	95.632.988
1919	65.107.642	63.971.264	129.078.906
1920	73.420.699	69.394.344	142.815.043
1921	78.209.810	74.739.226	152.949.036
1922	77.619.546	78.202.017	155.821.563
1923	78.194.879	80.447.909	158.642.788
1924	80.453.450	81.139.758	161.593.208
1925	80.295.407	83.660.725	193.956.132
1926	81.411.938	82.592.328	164.004.266
1927	78.953.432	81.093.264	160.046.696
1928	78.838.820	83.207.824	162.046.644
1929	81.765.490	88.988.902	170.754.392
1930	83.910.817	85.091.788	169.002.605
1931	75.690.317	74.886.267	150.576.584

Productos de viajeros

1913-1931

MILLONES PESETAS

180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0

CONJUNTO
77.767.580
150.576.584.
M. Z. A.
NORTE
75.690.317
74.886.267
39.874.410
37.893.170

1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931

AÑOS



Los ingresos por gran velocidad han aumentado de 22.239.942 pesetas, en 1913, a 61.185.568 pesetas, en 1931, lo que representa un aumento de 175,12 por 100.

El desarrollo anual de estos productos de gran velocidad queda expresado en el cuadro y gráfico siguientes:

PRODUCTOS DE GRAN VELOCIDAD

AÑOS	NORTE	M. Z. A.	TOTAL
1913	12.652.227	9.587.715	22.239.942
1914	12.444.459	9.135.866	21.580.325
1915	12.786.253	8.952.998	21.739.251
1916	14.748.434	10.147.511	24.895.945
1917	19.404.727	12.484.789	31.889.516
1918	25.325.246	16.063.892	41.389.138
1919	29.095.231	19.665.017	48.760.248
1920	34.121.076	25.113.259	59.234.335
1921	39.476.257	27.627.234	67.103.491
1922	37.017.000	28.454.361	65.471.361
1923	34.982.953	29.277.187	64.260.140
1924	36.531.019	30.144.261	66.675.280
1925	36.984.774	31.135.612	68.120.386
1926	37.311.625	31.127.512	68.439.137
1927	36.722.306	31.401.466	68.123.772
1928	37.181.465	31.411.270	68.592.735
1929	35.453.418	31.484.087	66.937.505
1930	34.443.273	29.275.574	63.718.847
1931	33.447.549	27.738.019	61.185.568



Productos de gran velocidad

1913-1931

MILLONES PESETAS

CONJUNTO

NORTE

M. Z. A.

61.185.568

33.447.549

27.738.019

12.652.227

9.587.715

AÑOS



Los productos por pequeña velocidad han aumentado de pesetas 186.332.274, en 1913, a 431.961.287 pesetas, en 1931, lo que representa un aumento de 131,82 por 100.

El desarrollo anual de estos productos de pequeña velocidad se pone de manifiesto en el cuadro y gráfico siguientes. En ellos se destaca, mejor aún que en los cuadros y gráficos anteriores, la ley de crecimiento aproximadamente uniforme que han seguido estos productos en los años considerados con la excepción de la contracción experimentada en el primer año de guerra, la del alza anormal al concluir ésta—por la modificación de tarifas—y la baja del año último por causa de la depresión económica general.

PRODUCTOS DE PEQUEÑA VELOCIDAD

AÑOS	NORTE	M. Z. A.	TOTAL
1913	100.488.142	85.844.132	186.332.274
1914	93.830.756	80.541.562	174.372.318
1915	102.476.907	88.520.719	190.997.626
1916	114.812.981	99.225.561	214.038.542
1917	116.349.888	106.504.150	222.854.038
1918	128.406.711	121.078.150	249.484.861
1919	167.157.443	153.965.307	321.122.750
1920	165.609.411	149.818.674	315.428.085
1921	166.120.657	146.047.783	312.168.440
1922	178.962.926	148.465.250	327.428.176
1923	192.341.078	159.979.458	352.320.536
1924	207.349.198	175.280.749	382.629.947
1925	211.380.617	176.731.390	388.112.007
1926	218.017.862	185.323.568	403.341.430
1927	229.586.250	195.487.468	425.073.718
1928	243.353.043	205.329.635	448.682.678
1929	250.799.055	203.562.171	454.361.226
1930	256.203.260	200.322.882	456.526.142
1931	246.858.251	185.103.036	431.961.287



Productos de pequeña velocidad

1913-1931

MILLONES PESETAS

475
450
400
350
300
250
200
150
100
50
40
30
20
10
0

CONJUNTO

NORTE

M. Z. A.

186.337.274

100.488.142

85.844.132

431.961.287

246.858.251

185.103.036

1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931



Por último, los ingresos varios y fuera del tráfico han pasado de 4.653.540 pesetas, en 1913, a 9.325.424 pesetas, en 1931, con aumento de 100,4 por 100.

Por kilómetro recorrido por los trenes, el ingreso medio ha pasado de 6,25 pesetas, en 1913, a 10,03, en 1931, con aumento del 60,39 por 100.

Por redes:

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	6,46	10,52	62,84 %
M. Z. A.	6,04	9,54	57,94 %
Promedio	6,25	10,03	60,39 %

Por kilómetro de línea, los ingresos han pasado de 39.577 pesetas, en 1913, a 86.581, en 1931, con aumento de 118,30 por 100.

Por redes:

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	42.052	94.639	125,05 %
M. Z. A.	37.102	78.524	111,64 %
Promedios	39.577	86.581	118,34 %

En relación con el extranjero, el ingreso, tanto por kilómetro recorrido por los trenes como por kilómetro de línea, es mucho más reducido en España que en los principales países europeos, por la doble influencia del menor tráfico y de las tarifas más bajas.



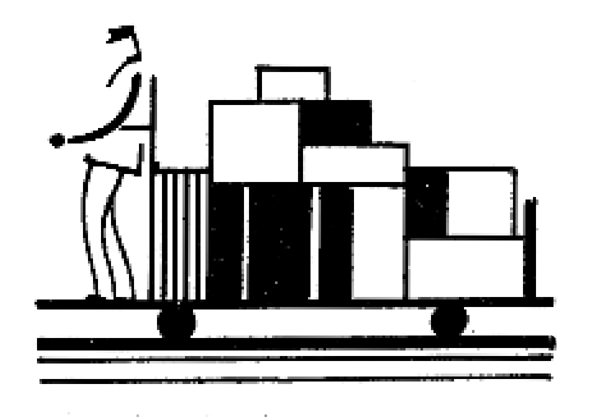
Según datos de la Unión Internacional de Ferrocarriles, correspondientes a 1930, la comparación se establece, en francos oro, en la forma siguiente:

PRODUCTOS POR KILOMETRO DE TREN

Bélgica	8,54	francos-oro.
Suiza	8,07	—
Italia	7,73	—
Alemania	7,56	—
Francia	7,44	—
Gran Bretaña	6,78	—
España	4,35	—
Portugal	4,27	—

PRODUCTOS POR KILOMETRO DE LINEA

Bélgica	172.175	francos-oro.
Gran Bretaña	141.447	—
Suiza	106.767	—
Alemania	104.915	—
Francia	82.915	—
Italia	74.641	—
España	55.540	—
Portugal	20.172	—



Capítulo V

GASTOS DE EXPLOTACIÓN

GASTOS DE EXPLOTACIÓN

COEFICIENTE DE EXPLOTACIÓN

COMO consecuencia de las causas apuntadas, los gastos de explotación de los ferrocarriles españoles han crecido más rápidamente que sus ingresos.

El coeficiente de explotación que mide la relación de aquéllos a éstos ha aumentado desde 1913 en la forma que para las dos grandes redes se muestra en el cuadro siguiente:

AÑOS	NORTE	M. Z. A.
1913	49,73	47,06
1914	51,75	48,93
1915	50,88	48,74
1916	58,10	53,33
1917	68,66	60,56
1918	82,00	71,94
1919	73,88	71,68
1920	70,23	74,46
1921	70,69	74,44
1922	69,72	72,38
1923	67,86	70,56
1924	63,28	69,26
1925	63,71	68,85
1926	63,60	68,35
1927	72,04	68,61
1928	70,68	67,65
1929	71,10	66,93
1930	71,76	69,08
1931	75,14	72,28



Variación que se refleja en el gráfico siguiente:

Coeficiente de explotación del Norte y M. Z. A.

PTS. %

100 — 95 — 90 — 85 — 80 — 75 — 70 — 65 — 60 — 55 — 50 — 45 — 40 — 35 — 30 — 25 — 20 — 15 — 10 — 5 — 0

NORTE — M. Z. A. — 49.73 — 47.06

1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931

AÑOS

No obstante esta elevación, lo poderoso de las causas de encarecimiento que quedan señaladas en los capítulos anteriores y la dificultad que por su trazado y su perfil ofrecen a una explotación económi-



ca nuestras líneas, el coeficiente de explotación de los ferrocarriles españoles permanece muy por bajo del de los principales países de Europa.

El del conjunto de las cinco grandes redes españolas, es decir, aproximadamente el del total de la red nacional, es el 75,25 por 100.

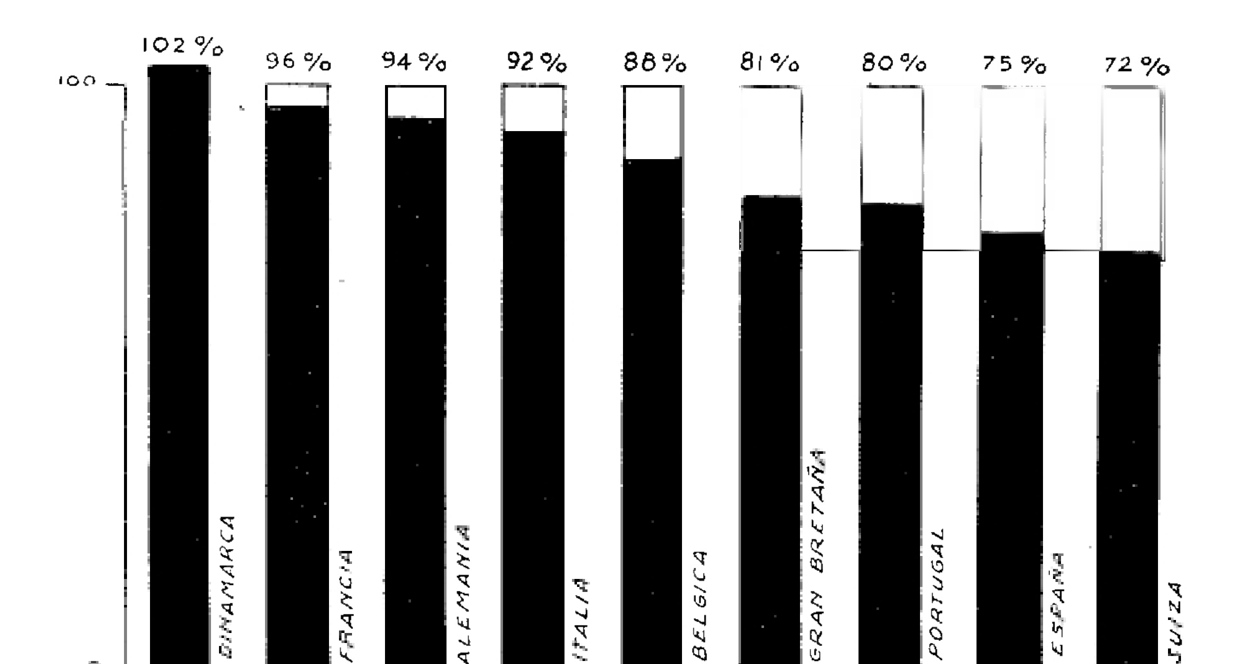
En comparación con los de los principales países de Europa:

COEFICIENTES DE EXPLOTACION, AÑO 1931

Dinamarca	102,80
Francia	96,03
Alemania	94,12
Italia	92,73
Bélgica	88,86
Gran Bretaña	81,07
Portugal	80,79
España	75,25
Suiza	72,74

Coeficiente de explotación en los principales países

1931



Datos de la estadística oficial de la Unión Internacional de Ferrocarriles, que ponen bien de manifiesto lo perfecto y lo económico de la explotación actual de la red ferroviaria española.

GASTOS TOTALES

Los gastos de todo orden en el conjunto de las redes del Norte y de M. Z. A., sin tener en cuenta las pensiones de retiro, viudedad y orfandad, han pasado de 141.244.974 pesetas en 1913 a 482.485.055 pesetas en 1931, con aumento del 243,29 por 100.

Haciendo entrar en cuenta las pensiones de retiro, viudedad y orfandad, aquellas cifras se elevan a 143.237.506 pesetas en 1913 y a 496.035.093 pesetas en 1931, con aumento del 246,30 por 100.

Por redes, la distribución es la siguiente:

GASTOS DE EXPLOTACION

Sin pensiones

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	76.978.829	270.280.289	251,11 %
M. Z. A.	64.266.145	212.204.766	230,19 %
Totales	141.244.974	482.485.055	243,29 %
Promedios	70.622.487	241.242.527	243,29 %
Con pensiones			
Norte	78.195.190	277.855.699	255,33 %
M. Z. A.	65.042.316	218.179.394	235,44 %
Totales	143.237.506	496.035.093	246,30 %
Promedios	71.618.753	248.017.546	246,30 %

Por kilómetro de línea, aquellos gastos han pasado de 19.194 pesetas en 1913 a 64.361 en 1931, con aumento del 234,86 por 100.



Por redes:

GASTO POR KILOMETRO DE LINEA

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	20.850	70.902	240,05 %
M. Z. A.	17.539	57.821	229,67 %
Promedios	19.194	64.361	234,86 %

La comparación con el extranjero arroja el resultado siguiente:

GASTOS POR KILOMETRO DE LINEA EN PESETAS ORO

(Datos de 1930)

Bélgica	126.977
Suiza	97.470
Alemania	92.414
Italia	68.635
Francia	66.500
Gran Bretaña	60.433
España	19.526

Por kilómetro de tren, los gastos han pasado de 3,03 pesetas a 7,72 pesetas en 1931, con aumento del 154,85 por 100.

Por redes:

GASTO POR KILOMETRO DE TREN

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	3,21	8,—	149,22 %
M. Z. A.	2,86	7,45	160,49 %
Promedios	3,03	7,72	154,85 %

En comparación con el extranjero:



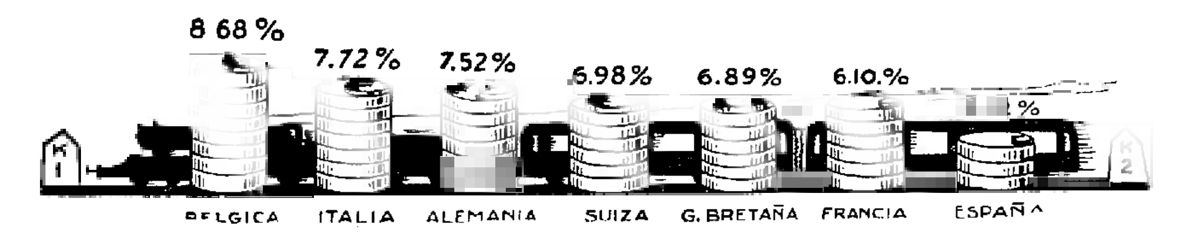
GASTOS POR KILOMETRO DE TREN EN PESETAS ORO

(Datos de 1930)

Bélgica....................................	8,68
Italia....................................	7,72
Alemania....................................	7,52
Suiza....................................	6,98
Gran Bretaña....................................	6,89
Francia....................................	6,10
España....................................	3,12

Gastos por kilómetro de tren en pesetas oro

1930



Estas cifras merecen una consideración muy especial, teniendo en cuenta la difícil orografía de España y la escasa densidad de su tráfico, respecto del de todos estos países, que, lógicamente, encarece respecto de ellos su gasto por kilómetro de tren. Justo es, en cambio, tener en cuenta el menor peso remolcado en general en los trenes españoles.

Por unidad de tráfico, viajero-kilómetro y tonelada-kilómetro, el gasto en el conjunto de las redes de Norte y M. Z. A. ha pasado de 3,3 céntimos de peseta en 1913 a 6,92 céntimos de peseta en 1931, con aumento del 109,65 por 100.

Por redes:

GASTO POR UNIDAD DE TRAFICO

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte....................	0,0347	0,0730	110,37 %
M. Z. A....................	0,0313	0,0654	108,94 %
Promedios....................	0,0330	0,0692	109,65 %



DESCOMPOSICIÓN DE LOS GASTOS

La tendencia general que se manifiesta en los últimos años, reflejo principalmente de la política social, es la del aumento de la parte proporcional que en el conjunto de los gastos representan los de personal.

Merece destacarse también en este examen de la evolución que sigue la descomposición de los gastos la parte proporcional cada vez mayor que en ellos va tomando el coste del carbón como consecuencia de los sucesivos encarecimientos de éste y de la prohibición de importar carbones extranjeros por encima del 15 por 100 del consumo total, más económicos y de mayor rendimiento.

Por último, es de destacar también en esta descomposición de los gastos la carga abrumadora que en el conjunto de ellos representan los impuestos, y muy singularmente el que grava el transporte de viajeros, en el que España es excepción destacadísima entre todos los ferrocarriles del mundo.

En los datos siguientes se cifra esta descomposición de los gastos.

Los gastos del personal en activo han pasado en las redes del Norte y M. Z. A. de 70.974.152 pesetas en 1913 a 280.358.921 en 1931, con aumento del 295,15 por 100.

Como es notorio, esta cifra ha sufrido todavía desde esa última fecha aumentos de consideración:

GASTOS DE PERSONAL

(Sueldos y jornales)

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	39.830.000	158.420.000	297,74 %
M. Z. A.	31.144.152	121.938.921	292,20 %
Totales	70.974.152	280.358.921	295,15 %



Con relación al total de gastos, el de personal en activo, que representaba el 50,10 por 100 en 1913, ha pasado a representar el 58,03 en 1931:

IMPORTE DE LOS SUELDOS Y JORNALES DE PERSONAL CON RELACION AL TOTAL DE GASTOS

	Año 1913	Año 1931	Diferencia en más
Norte	51,74 %	58,61 %	6,87 %
M. Z. A.	48,46 %	57,46 %	9,00 %
Promedios	50,10 %	58,03 %	7,93 %

Los gastos del personal pasivo, pensiones de retiro, viudedad y orfandad, han pasado de 1.992.531 pesetas en 1913 a 13.550.037 pesetas en 1931, con aumento del 578,7 por 100.

PENSIONES DE RETIRO, VIUDEDAD Y ORFANDAD

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	1.216.361	7.575.409	522,79 %
M. Z. A.	776.171	5.974.628	669,75 %
Totales	1.992.531	13.550.037	578,7 %

Las pensiones, que representaban un 1,37 por 100 del total de gastos en 1913, han pasado a representar el 2,725 en 1931:

IMPORTE DE LAS PENSIONES CON RELACION AL TOTAL DE GASTOS

	Año 1913	Año 1931	Diferencia en más
Norte	1,55 %	2,72 %	1,17 %
M. Z. A.	1,19 %	2,73 %	1,54 %
Promedios	1,37 %	2,725 %	1,355 %



En los diez y ocho años considerados, la pensión media se ha duplicado aproximadamente y el número de pensiones se ha cuadruplicado casi.

Se ha hablado a menudo de la importancia dentro del conjunto de los gastos de las remuneraciones del personal ferroviario de categorías superiores.

Para juzgar de ella, conviene tener presentes los datos siguientes correspondientes al conjunto de las Compañías del Norte y M. Z. A.

Número total de agentes....................	75.972
Número de agentes con sueldo superior a 12.000 pesetas anuales.................. (Equivalente a un 0,22 por 100 del total.)	167
Número de agentes con sueldo superior a 20.000 pesetas anuales.................. (Equivalente a un 0,07 por 100 del total.)	53
Importe total de los haberes del personal.	280.358.000
Importe total de los sueldos superiores a 12.000 pesetas anuales.................. (Equivalente a un 0,714 por 100 del total.)	2.004.000
Importe total de los sueldos superiores a 20.000 pesetas anuales.................. (Equivalente a un 0,37 por 100 del total.)	1.060.000

Estas cifras evidencian que la importancia de estos haberes del personal superior dentro del conjunto es insignificante. Evidencian tambien bien claramente que los haberes del personal superior son modestos; en desproporción por defecto, desde luego, con las cualidades y conocimientos que exigen las funciones que les están encomendadas y con las responsabilidades que éstas llevan anejas.

Esta consecuencia, que se deduce de las cifras correspondientes a las Compañías del Norte y M. Z. A., es extensible al personal superior de los ferrocarriles españoles en general. Las Compañías ferroviarias extranjeras otorgan, de ordinario, remuneraciones muy superiores a sus altos funcionarios.



De una exposición elevada recientemente por las cinco grandes Compañías francesas al Ministro de Obras públicas, destacamos los datos siguientes, porque constituyen, a nuestro juicio, un valioso término de comparación de los antes expuestos.

Los sueldos superiores a 100.000 francos anuales (47.000 pesetas al cambio actual), importan en las siete grandes redes francesas 120 millones, lo que representa un 1,60 por 100 de sus gastos totales de personal. El efectivo de este personal es igual al 0,25 por 100 del efectivo total.

Enfrentando aquellos y estos datos en lo que se refieren a proporción del número total de agentes y del gasto total de personal, se tiene:

	Agentes franceses con más de 100.000 francos anuales	AGENTES EN LAS COMPAÑÍAS DEL NORTE Y M. Z. A.	
		Con más de 20.000 pesetas anuales	Con más de 12.000 pesetas anuales
Por 100 del total número de agentes	0,25	0,07	0,22
Por 100 del total gasto de personal	1,60	0,37	0,714

Es decir, que no solamente el número de agentes de categorías superiores es enormemente inferior en las Compañías del Norte y M. Z. A. al de sueldos equivalentes en las redes francesas, no obstante la buena administración de éstas y su mayor extensión que facilita la reducción relativa de los gastos generales y directivos, sino que se da el caso singular de que, en relación al número total de agentes, existen en las redes francesas más jefes con más de 100.000 francos (47.000 pesetas) que en las españolas con más de 12.000 pesetas.

Bien patente queda así que la remuneración de nuestro personal superior ferroviario es, según antes se indicó, modesta; que no cabe pretender en ella economías de ningún orden; y que, antes bien, la justicia y también el buen rendimiento de las explotaciones ferroviarias, que requiere a su frente agentes competentes y debidamente remunerados, exigirán probablemente un sensible aumento en estos gastos.



Respecto de las remuneraciones de los Consejos de Administración, basta consignar el hecho de que en el año de 1931, a que se refieren estos datos, la consignación media efectiva por todos conceptos de los miembros del Consejo de Administración de la principal de las Compañías ferroviarias españolas, la del Norte, ha ascendido a 9.444 pesetas anuales, incluyendo consignación, dietas de asistencia, remuneración de toda clase de cargos y toda otra índole de percepción.

De este orden son también las remuneraciones de los restantes Consejos de Administración de las Compañías ferroviarias españolas.

Su coste representa aproximadamente el 1 por 1.000 de los gastos de explotación.

Los gastos de reclamaciones han aumentado, claro es, en absoluto, de acuerdo con el incremento del tráfico, pero han disminuído proporcionalmente al gasto total como reflejo de la mejor organización y funcionamiento de los servicios ferroviarios.

Estas indemnizaciones por pérdidas, retrasos y averías importaron en 1913, 2.129.172 pesetas, lo que representaba un 1,525 por 100 del gasto total. Importaron en 1931 6.037.670 pesetas, lo que representa un 1,265 por 100 del gasto total.

INDEMNIZACIONES POR PERDIDAS, AVERIAS Y RETRASOS

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	978.351	3.021.477	209,85 %
M. Z. A.	1.150.821	3.016.193	162,09 %
Totales	2.129.172	6.037.670	183,56 %
Promedios	1.064.586	3.018.835	185,56 %

Se advierte aquí que, no obstante haber disminuído el tanto por ciento de reclamaciones por mejor servicio, el aumento del importe de las reclamaciones, debido al mayor valor de los objetos transportados,



pesa sobre el coste del transporte, sin la repercusión, que sería justa, en la tarifa.

TANTO POR CIENTO QUE REPRESENTAN DEL GASTO TOTAL

	Año 1913	Año 1931	Diferencia en menos
Norte	1,27 %	1,11 %	0,16 %
M. Z. A.	1,78 %	1,42 %	0,36 %
Promedios	1,525 %	1,265 %	0,260 %

Los gastos de adquisición de materiales han aumentado notablemente en el período considerado.

Si bien el tanto por ciento que representan del gasto total se ha reducido, esto se debe al mayor lugar que en él ocupa, según queda indicado el gasto de personal. Es decir, a que la mano de obra se ha encarecido aún más rápidamente que los materiales que emplea el ferrocarril.

Pero estos materiales no se han abaratado. Por el contrario, el alza de sus precios pesa abrumadoramente sobre el coste de la explotación ferroviaria.

Pesa muy especialmente sobre las economías ferroviarias el encarecimiento que significa el exagerado proteccionismo arancelario y de toda índole que disfrutan la mayor parte de las industrias españolas y que viene a gravar, claro es, en primer término al ferrocarril, principal consumidor de todas ellas.

Los gastos de adquisición de materiales, excepción hecha del carbón, importaron para el conjunto de las redes del Norte y M. Z. A. en 1913, 39.477.899 pesetas. En 1931, 97.009.880. El aumento representa el 153,58 por 100.



	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	20.950.852	59.635.938	184,68 %
M. Z. A.	18.527.047	37.373.942	101,72 %
Totales	39.477.899	97.009.880	145,74 %
Promedios	19.738.949	48.504.940	145,74 %

El tanto por ciento respecto del gasto total es el siguiente:

	Año 1913	Año 1931	Diferencia en menos
Norte	27,21 %	22,06 %	5,15 %
M. Z. A.	28,82 %	17,61 %	11,21 %
Promedios	28,015 %	19,835 %	8,18 %

Se ha apuntado anteriormente que la variación del índice de precios al por mayor refleja de un modo aproximado el encarecimiento de los materiales que el ferrocarril emplea. El cuadro siguiente concreta mejor, por grupos de materiales, este concepto.

PRECIOS DE LAS PRINCIPALES MATERIAS (*Anuario estadístico oficial*). — PRECIOS TOTALES AL POR MAYOR (*Números índices*)

AÑOS	Combustibles y flúido eléctrico	Metales	Materiales de construcción	Varios	Indice general
1913	100	100	100	100	100
1914	107	94	101	99	101
1915	118	174	112	107	119
1916	166	217	119	144	141
1917	194	253	151	197	166
1918	281	286	197	242	207
1919	269	219	194	224	204
1920	295	180	230	243	221
1921	217	164	264	187	190
1922	178	152	242	159	176
1923	166	156	226	148	172
1924	167	167	216	168	183
1925	188	177	219	164	188
1926	175	181	207	154	181
1927	163	154	207	147	172
1928	151	148	209	136	167
1929	150	161	204	153	171
1930	156	177	205	161	172
1931	164	173	204	159	174



Este encarecimiento de las primeras materias pesa más fuertemente sobre los ferrocarriles españoles que sobre los de los demás países de importancia. Nuestro exagerado proteccionismo industrial nos ha aislado de la baja de precios general de los últimos años.

Las cifras siguientes, procedentes de la estadística internacional de la Sociedad de las Naciones, excusan todo comentario a este respecto:

PRECIOS AL POR MAYOR (*Números índices*)

AÑOS *a*	Alemania *b*	Bélgica *c*	Francia *d*	Gran Bretaña *e*	Italia *f*	Suiza *g*	Estados Unidos *h*	España *i*
1913	100	100	100	100	100	100	100	100
1921	1.911	»	»	197,2	»	200,1	139,8	190
1922	34.182	»	»	158,8	»	157,9	138,5	176
1923	16.620	»	»	158,9	»	169,9	144,1	172
1924	137,3	»	»	166,2	»	171,2	140,5	183
1925	141,8	»	»	159,1	»	160,5	148,3	188
1926	134,4	»	141,1	148,1	»	144,5	143,3	181
1927	137,6	123,2	130,4	141,6	»	142,2	136,7	172
1928	140	121,5	131,0	140,3	126	144,6	138,5	167
1929	137,2	123,9	127,3	136,5	121,9	141,2	136,5	171
1930	124,6	108,4	112,5	119,5	105,3	126,5	123,8	172
1931	110,9	90,2	101,9	104,1	90	109,7	104,6	174
1932	»	72,2	86,8	101,6	101	96	92,8	174

Es decir, que el índice de precios al por mayor se mantiene en España más elevado que en estos países a partir del año 1922 hasta el presente.

Merece especial atención en este aspecto la cuestión que hemos apuntado de la influencia de la política arancelaria española sobre las economías ferroviarias.

Por excepción, de una injusticia irritante y de funestos efectos económicos, el Estado español, que ha ido acentuando hasta lo insuperable su protección a otras industrias, ha hecho caer, sin compen-



sación alguna, sobre la industria ferroviaria el creciente favor otorgado a todas las demás.

Y ello a pesar de que la legislación inicial del régimen de concesiones ferroviarias ofrecía al ferrocarril un trato arancelario de favor.

Ya el pliego inicial de condiciones de 31 de diciembre de 1844 ofrecía en su base 5.ª "ciertas facultades, gracias o privilegios" de carácter arancelario para los concesionarios de ferrocarriles. De acuerdo con ello, en todas las concesiones otorgadas en los años sucesivos, se estipuló la franquicia arancelaria para el material fijo y móvil, que no se producía en España, y en 1851, ya con carácter general, se dictó una disposición en la que, al resolver una solicitud de la Compañía del ferrocarril de Isabel II, se declaraban libres de pago de derechos de portazgos todas las caballerías y carros que condujeran solamente efectos para la construcción de caminos de hierro.

Esta franquicia se consolidó y concretó en varias disposiciones posteriores.

La ley general de f. c. de 1855, en el número 5.º del artículo 20, concedió, con carácter general, a todas las empresas, el abono mientras durase el plazo de construcción de las líneas y durante diez años después, del importe de los derechos arancelarios y de los demás impuestos que gravasen todas las materias y materiales aplicados exclusivamente a la construcción y explotación de los ferrocarriles, fijándose en la ley respectiva de concesión del camino, la equivalencia de dichos derechos arancelarios. Es decir, se obligaba a las empresas concesionarias al pago ordinario de los adeudos aduaneros, cuya devolución se efectuaba *a posteriori,* previos los requisitos y formalidades necesarios.

La R. O. de 31 de agosto de 1861 y la de 2 de febrero de 1862, establecieron las relaciones de todo el material exento para ferrocarriles con un criterio de verdadera liberalidad, aclarándose el concepto de dicha clase de material por la R. O. de 3 de mayo de 1864, aclaración que se llevó a efecto ante los requerimientos de los industriales españoles, alarmados por la amplitud de las franquicias arancelarias otorgadas.

Y tal fué la presión de la incipiente industria española, que en la Ley de Presupuestos de 1864 se dispuso la formación de una relación con-



creta de los objetos que habían de disfrutar de la exención de derechos arancelarios, recomendando después se presentase un proyecto de ley que sustituyese la franquicia aludida por una cantidad fija en concepto de subvención.

Esta política de protección arancelaria a los concesionarios de ferrocarriles continuó durante todo el período isabelino. En este período se otorgaron, como es notorio, la mayor parte de las concesiones correspondientes a las líneas que integran actualmente la red ferroviaria española.

Ocioso es decir que el período que siguió a la revolución de septiembre, influído en lo económico por las doctrinas librecambistas mantuvo este privilegio para las empresas ferroviarias.

También las concesiones que se otorgan y las empresas ferroviarias que se fundan en esta época nacen al amparo de un régimen arancelario liberal que permite al ferrocarril obtener al mejor precio sus materias de consumo.

Todavía la Ley general de Ferrocarriles de 1877 permanece fiel a esta tendencia al otorgar a las empresas "la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de los ferrocarriles con estricta sujeción a lo que respecto a este punto prescriben las leyes de Presupuestos o cualquiera otra que se halle vigente". En las Ordenanzas de Aduanas de 1884 se incluyeron todas las formalidades a que debía sujetarse la importación de materiales.

Marca la iniciación de la tendencia contraria a aquella libre importación de los materiales precisos a la industria ferroviaria la Ley de julio de 1888, que suspendió la franquicia del material importado para todas las concesiones de ferrocarril que se otorgasen en lo sucesivo, excepto las que se refieren a las leyes promulgadas con anterioridad a aquélla, estableciéndose a la vez que para el futuro, el pago de derechos del material importado se hiciese por la tarifa 1.ª del Arancel. Se disponía también que los concesionarios que obtuviesen prórroga o modificación de las condiciones de concesión, perderían el derecho a la franquicia si la tenían, sujetándose a la mentada ley restrictiva de 1888.



La nueva tendencia proteccionista se concreta en el año 1896, en que se anulan todas las tarifas aduaneras promulgadas anteriormente para la importación de material ferroviario, estableciéndose una tarifa única especial para esta clase de material.

Por fin, la revisión arancelaria de 1906 subvierte totalmente el régimen arancelario al amparo del cual se solicitaron y otorgaron las concesiones ferroviarias, con la supresión total de la franquicia para el material ferroviario; plasmándose esta supresión en el Arancel de 23 de junio de 1906, aprobado como resultante de aquella revisión arancelaria.

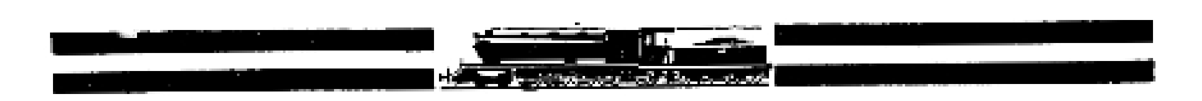
Igual criterio de supresión de franquicia se establece para los ferrocarriles complementarios, determinándose que el material extranjero se importara pagando los derechos asignados en el Arancel, cuando no se fabricase en España, o los precios del de producción nacional fuesen superiores a los del extranjero.

Más y más se va acentuando el proteccionismo a partir de esta fecha, encareciéndose con ello muy notablemente la explotación de los ferrocarriles.

Este creciente proteccionismo parecía culminar en la reforma arancelaria de febrero de 1922 cuando la reglamentación y la aplicación rigurosísima de una nueva disposición proteccionista vino a agravar aún más la carga que al ferrocarril significaba el Arancel.

Nos referimos a la ley de protección a la Industria nacional de 14 de febrero de 1907, en cuyo Reglamento para su ejecución de 12 de julio de 1924, se dispone la obligación de adquirirse en España por las Empresas de carácter público subvencionadas o intervenidas por el Estado, parte de los materiales que se importaban del extranjero, cuando fuesen producidos en el territorio nacional.

Para demostrar el grado de protección otorgado a algunas de las principales materias necesarias a la explotación ferroviaria, exponemos a continuación un estado donde se detallan los aumentos que, desde el Arancel de 1922 hasta el vigente en la actualidad, han experimentado algunas partidas del Arancel.



Número de la partida del Arancel vigente	NOMENCLATURA	DERECHOS FIJADOS EN LA SEGUNDA COLUMNA		Diferencia en más	Por ciento de aumento
		Arancel 1922	31 diciembre 1931		
31	Hulla (Sólo un 15 por 100 extranjero admitido)	p. b. Tm. 7,50	7,50	»	»
c 260	Hierro y acero en barras, carriles de 25 kg. de peso y más por metro lineal	11,—	13,20	2,20	20
277	Tubos de hierro y acero	20,—	24,—	4,—	20
278		100 K. 28,—	33,60	5,60	20
279	Piezas para tubos	32,—	38,40	6,40	20
281	Cajas de engrase	20,—	24,—	4,—	20
292	Ejes para carruajes	27,—	32,40	5,40	20
293		29,—	34,80	5,80	20
294		45,—	54,—	9,—	20
295	Ruedas de hierro para coches y locomotoras	26,—	26,—	»	»
302	Cambios y cruzamientos de hierro y acero	31,90	31,90	»	»
413	Tubos de cobre	100,—	110,—	10,—	10
414		90,—	99,—	9,—	10
415		85,—	93,50	8,50	10
416		80,—	88,—	8,—	10
417		110,—	121,—	11,—	10
418		90,—	99,—	9,—	10
419		80,—	88,—	8,—	10
420		75,—	82,50	7,50	10
421		70,—	77,—	7,—	10
422		100,—	110,—	10,—	10
423		115,—	126,50	11,50	10
424	Barras de cobre	60,—	66,—	6,—	10
511	Locomotoras de vapor para ferrocarriles	155,—	130,—	»	»
512		130,—	130,—	»	»
513		105,—	105,—	»	»
516	Locomotoras eléctricas	100,—	100,—	»	»
524	Calderas de vapor	60,—	72,—	12,—	20
525		70,—	56,—	»	»
526		75,—	90,—	15,—	20
620	Dínamos, electromotores, transformadores y piezas sueltas	200,—	230,—	30,—	15
621		165,—	189,75	24,75	15
622		150,—	172,50	22,50	15
623		140,—	161,—	21,—	15
624		p. n. 120,—	108,—	»	»
625		100 K. 75,—	67,—	»	»
626		50,—	45,—	»	»
627		45,—	36,—	»	»
636	Acumuladores eléctricos	40,—	46,—	6,—	15

Al margen de protección reflejado en estas cifras hay que agregar el representado por la prima del oro para el pago de los derechos arancelarios que recarga éstos al presente en un 127 por 100, la prohi-



bición de concursar proveedores extranjeros mientras los haya nacionales en determinadas condiciones de precio, el elevado tanto por ciento que éstos tienen de margen sobre aquéllos en los segundos concursos y multitud de condiciones complementarias.

Todo ello significa para el ferrocarril un encarecimiento de los principales productos de su consumo que en muchos casos duplica su coste.

Merece consideración aparte, por la importancia que reviste en el conjunto de los gastos ferroviarios, el correspondinte al consumo de carbón.

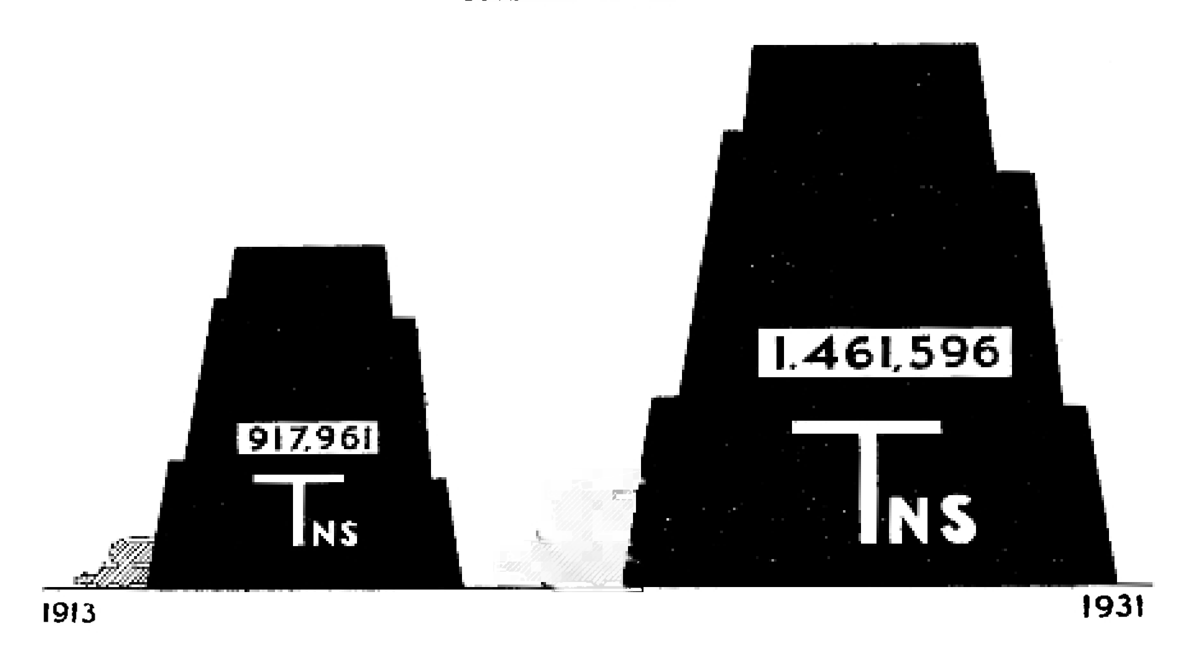
El carbón consumido en las redes del Norte y M. Z. A. que ascendía a 917.961 toneladas en 1913, ha pasado a representar 1.461.596 toneladas en 1931, con aumento del 59,22 por 100.

I.—CONSUMO DE CARBON (*Total de toneladas*)

	Año 1913 — *Toneladas*	Año 1931 — *Toneladas*	Coeficiente de aumento
Norte	507.024	779.216	53,68 %
M. Z. A.	410.937	682.380	66,05 %
Totales	917.961	1.461.596	59,22 %
Promedios	458.980	730.798	59,22 %



Consumo de carbón



Por kilómetro de tren, el consumo de carbón fué de 19,73 kilogramos en 1913 y de 23,33 en 1931, creciendo de acuerdo con la mayor potencia media de los motores empleados y la mayor carga media de los trenes.

CONSUMO DE CARBON POR KILOMETRO DE TREN

	Año 1913 — *Kilogramos*	Año 1931 — *Kilogramos*	Diferencias en más — *Kilogramos*
Norte	21,18	27,262	6,082
M. Z. A.	18,28	23,57	5,29
Promedios	19,73	25,416	5,686

Por el contrario, el consumo de carbón por unidad de tráfico, viajero y tonelada transportados a un kilómetro, ha disminuído por aquellas causas y por el mejor rendimiento de los motores.



CONSUMO DE CARBON POR TONELADA-KILOMETRO BRUTA REMOLCADA

	Año 1913	Año 1931	Diferencias
	Gramos	*Gramos*	*Gramos*
Norte	63	56	— 7
M. Z. A.	78	69	— 9
Promedio	70,5	62,5	— 8

El coste de este carbón, consumido en ambas redes, ha pasado de 28.663.751 pesetas a 99.078.584 pesetas, con aumento del 245,65 por 100.

IMPORTE DEL CARBON CONSUMIDO

	Año 1913 — *Pesetas*	Año 1931 — *Pesetas*	Coeficiente de aumento
Norte	15.219.626	49.202.874	223,29 %
M. Z. A.	13.444.125	49.875.710	270,98
Totales	28.663.751	99.078.584	245,65 %

La importancia de este gasto ha crecido no sólo absoluta sino también relativamente. Es decir, que el carbón representa una parte cada vez mayor de los gastos.

TANTO POR CIENTO QUE DEL TOTAL DE LOS GASTOS REPRESENTA EL CARBON

	Año 1913	Año 1931	Diferencias
Norte	19,7 %	18,2 %	— 1,5 %
M. Z. A.	20,7 %	23,5 %	2,8 %
Totales	40,4 %	41,7 %	1,3 %

Como es sabido, el precio del carbón, extraordinariamente elevado durante los años de la guerra por la escasez del de procedencia extranjera, consolidó gran parte de su encarecimiento al terminarse aquélla



y ha ido elevándose, además, de modo sucesivo y creciente en los últimos años.

CARBONES ASTURIANOS (F. O. B.) (*Anuario estadístico oficial*)

AÑOS	Cribado	Galleta	Granza	Menudo	Indice — Promedio
1913	29	28	25	20	100
1914	32	30	27	20	106
1915	36,56	39,5	34,4	27,4	138
1916	78,31	76,36	70,95	56,36	277
1917	107,81	104,43	95,12	77,68	378
1918	168,5	163,9	147	99	562
1919	115,43	111,21	95,48	65,67	376
1920	137	132	112	78	445
1921	79,92	77,58	67,83	50,5	269
1922	55,67	54,42	46,17	34,08	185
1923	59	58,25	48,58	37,08	198
1924	59,75	59,08	49,25	38,5	201
1925	55,85	55,67	46,42	37,75	191
1926	70,67	71,16	58,42	45,67	240
1927	53,96	53,25	46,75	41,42	192
1928	49,83	46	37,67	33,67	164
1929	51,12	50,21	39,33	33,33	170
1930	51,89	51,84	43,30	34,67	178
1931	54,14	54,23	44,39	38,38	187,1

B) CARBONES EXTRANJEROS (*Anuario estadístico oficial*)

AÑOS	Cardiff 1.ª	Newcastle	Newport cribados	Newcastle cribados vapor	Indice — Promedio
1913	48,10	44,65	19,7	16,45	100
1914	30,25	43,30	20,2	17	102
1915	79,70	76,7	20,4	25,75	150
1916	141,7	136,75	39	43,95	266
1917	231,25	221,61	29,6	31	329
1918	507,22	458	44	49,15	651
1919	218,57	230,55	82,25	111,50	516
1920	251,7	239,5	135	139,58	648
1921	122,17	105,89	52,99	53,02	270
1922	79,42	70,13	33,04	31,88	171
1923	91,36	86,73	38,71	35,14	198
1924	91,08	82,33	34,04	27,92	179
1925	91,42	72,25	29,65	21,37	158
1926	93,5	76,44	28,79	20,89	159
1927	71,25	63,58	25,52	20,98	137
1928	63,30	56,17	23,77	17,26	121
1929	79,12	72,33	24,83	19,85	143
1930	87,54	79,75	24,62	18,52	148
1931	102,6	86,41	24,50	17,45	157,9



Por emplear sólo datos de fuente oficial terminan los cuadros anteriores en el año 1931. Como es sabido, el carbón ha sufrido nuevos encarecimientos que han elevado su coste para las empresas ferroviarias en el año 1932 en un nuevo 8 por 100.

Estos aumentos se han concedido como compensación a las cargas derivadas para las explotaciones mineras de las mejoras concedidas a su personal por aplicación de la política social.

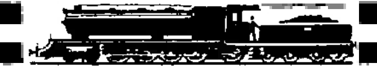
Los datos antes expuestos creemos que demuestran plenamente la desigualdad de trato otorgada por el Estado a la industria ferroviaria respecto del trato protector que otorga a las demás. Esta desigualdad se acentúa aún más cuando en industria sujeta también a precio de tasa como es el carbón, vemos elevarse su precio de tasa en compensación al mayor gasto de personal y repercutir fuertemente este aumento sobre una industria también sujeta a tasa como la ferroviaria, sin que puedan sufrir variación los precios de ésta.

Con ello viene a darse la anomalía jurídica y económica de que, sin modificación alguna en los precios de transporte, se encarezca la explotación ferroviaria dos veces por efecto de la política social: una, directamente por la aplicación de las leyes sociales al personal ferroviario; otra, indirectamente por la aplicación de las leyes sociales al personal de las industrias proveedoras del ferrocarril.

CARGAS FISCALES

Representan un tanto por ciento cada vez mayor de los gastos a cargo de las explotaciones ferroviarias.

Los inpuestos que éstas soportan son extremadamente pesados y muy numerosos: transportes, utilidades, timbre, etc., más todos los indirectos que les gravan en formas diversas. A todas estas contribuciones hay que agregar las remuneraciones de diversos servicios de la Administración pública que corren a cargo de los concesionarios de ferrocarriles, gastos de inspección y vigilancia, Comisarías, Consejo



Superior de Ferrocarriles, etc., y, por último, los servicios que prestan los ferrocarriles al Estado, tales como el transporte gratuito del correo, militares, presos y penados, recaudación de diversos impuestos, etc., que si no constituyen propiamente un gasto, son una reducción de ingresos, lo que en definitiva tiene repercusión idéntica sobre la economía del ferrocarril.

Vamos a cifrar estas participaciones del Estado en los productos del ferrocarril.

Lo recaudado por el Estado por impuesto de transporte representa sumas de gran importancia. Los impuestos tipos alcanzan el 25 por 100 de la recaudación de viajeros y el 5 por 100 de la recaudación de mercancías con un importe anual de 60 a 70 millones de pesetas.

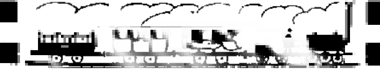
A esta carga es preciso agregar el impuesto del Timbre y el seguro obligatorio.

Este gravamen del impuesto de transportes coloca a los ferrocarriles españoles en una situación desfavorable respecto de todos los demás ferrocarriles de Europa.

El tanto por ciento que representa el impuesto sobre el tráfico de viajeros es en los principales países de Europa el siguiente:

Suecia	0
Suiza	0
Holanda	0
Noruega	0
Polonia	0
Dinamarca	0
Gran Bretaña	0
Bélgica	2 por 100
Italia	2 por 100
Austria	5 por 100
Alemania	14 por 100
Checoeslovaquia	20 por 100
España	25 por 100
Francia	32,5 por 100

Como el proyecto de reorganización de las grandes redes ferroviarias presentado en el Senado francés por el ministro de Obras públicas, Mr. Paganon, y en vías de aprobación al componerse este libro,



reduce del 32,5 al 12 por 100 el impuesto sobre viajeros en Francia, queda España como el país europeo en que este impuesto de transportes es más elevado y esto en la enorme proporción que queda expuesto.

El tanto por ciento que representa el impuesto sobre el tráfico de mercancías es, en los principales países de Europa, el siguiente:

Succia	0
Suiza	0
Holanda	0
Noruega	0
Polonia	0
Dinamarca	0
Gran Bretaña	0
Bélgica	2 por 100
Italia	2 por 100
Austria	5 por 100
Francia	5 por 100
España	5 por 100
Checoeslovaquia	15 por 100

Como se ve, los ferrocarriles españoles figuran también aquí entre los más gravados.

Y no porque en estos otros países otra clase de impuestos vengan a sustituir la pesadumbre que en España significa el impuesto de transportes.

La carga que representa el total de los impuestos por kilómetro de línea se eleva:

En España	11.770 pesetas.	
En Suiza a	1.488 pesetas	(652 francos suizos.)
En Italia	3.363 pesetas	(5.490 liras.)
En Portugal	5.105 pesetas	(13.909 escudos.)
En Estados Unidos	9.627 pesetas	(898 dólares.)
En Alemania	12.806 pesetas	(4.757 reichmark.)
En Francia	29.050 pesetas	(62.743 francos.)
En Bélgica	85.371 pesetas	(51.897 belgas.)



Teniendo en cuenta la diferente densidad del tráfico, se observa que son los ferrocarriles españoles los que en proporción soportan una carga más pesada.

Considerando ahora no sólo los impuestos, sino también los servicios prestados sin debida remuneración por los ferrocarriles al Estado, vemos que ésta ha crecido para las redes del Norte y M. Z. A. de 49.975.111 pesetas a 123.400.562, con aumento del 149,26 por 100.

LA PARTE DEL ESTADO EN EL INGRESO DE LOS FERROCARRILES

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	26.539.274	58.110.515	118,97 %
M. Z. A.	23.435.837	65.290.047	178,6
TOTALES	49.975.111	123.400.562	149,26 %

Por kilómetro de línea esta participación del Estado ha pasado de 13.584 pesetas en 1913 a 33.034 en 1931, con aumento de 143,19 por 100.

PRODUCTOS PARA EL ESTADO POR KILOMETRO DE LINEA

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	7.188	15.244	112,07 %
M. Z. A.	6.396	17.790	178,29 %
TOTALES	13.584	33.034	143,19 %

Estos productos obtenidos por el Estado representan un elevadísimo tanto por ciento de las sumas pagadas por él en concepto de subvención para la construcción de estas redes ferroviarias, lo que pone de manifiesto que al subvencionar el Estado esta construcción, no sólo



prestó un eminente servicio a la economía nacional, sino que, aun desde el punto de vista de la Hacienda pública, realizó una excelente inversión.

En estas dos redes consideradas, la participación del Estado ha crecido desde 1913 en la forma que se expone en el cuadro siguiente:

LA PARTE DEL ESTADO EN EL INGRESO DE LOS FERROCARRILES

AÑOS	NORTE	M. Z. A.	TOTALES
1913	26.539.274	23.435.837	49.975.111
1914	22.969.743	23.501.907	46.471.650
1915	22.217.211	22.720.872	44.938.083
1916	23.126.559	24.955.593	48.082.152
1917	24.750.114	26.165.535	50.915.649
1918	27.195.793	29.406.893	56.602.686
1919	31.788.399	35.057.420	66.845.819
1920	37.714.406	39.263.569	76.950.975
1921	49.361.337	50.217.464	99.578.801
1922	49.926.297	52.519.026	102.445.323
1923	47.646.703	53.860.282	101.506.985
1924	46.012.102	59.629.459	105.641.561
1925	47.681.575	59.001.497	106.683,072
1926	46.422.957	53.569.362	99.992,319
1927	47.697.418	59.723.933	107.421.351
1928	56.071.836	54.270.516	110.342.352
1929	56.893.663	69.523.893	126.417.556
1930	58.809.560	68.808.071	127.617.631
1931	58.110.515	65.290.047	123.400.562
TOTALES	780.935.462	870.894.176	1.651.829.638

Pero este rendimiento de los ferrocarriles, espléndido desde el punto de vista de la Hacienda pública, es excesivamente oneroso, y cada día más, para las economías ferroviarias.

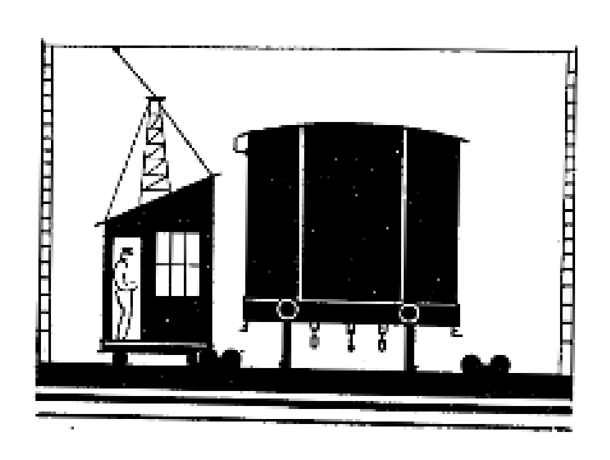
El tanto por ciento que esta parte del Estado representa en el total de los ingresos se elevaba ya en 1913 al 17,8 por 100 y ha venido todavía creciendo hasta representar el 19,34 por 100 en 1931.



TANTO POR CIENTO QUE REPRESENTA LA PARTE DEL ESTADO EN EL TOTAL DE LOS INGRESOS FERROVIARIOS

	Año 1913	Año 1931	Coeficiente de aumento
Norte	17,14	16,16	— 0,98
M. Z. A	17,23	22,52	+ 5,29
Promedios	17,18	19,34	+ 2,16 %

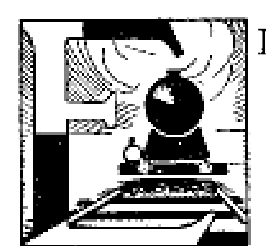
El ejemplo de Francia muestra que es difícil normalizar la economía de los ferrocarriles sin una desgravación de su pesada carga tributaria, sólo tolerable tal vez cuando éstos se desenvolvían en régimen de monopolio de hecho de los transportes terrestres.



Capitulo VI

EL CAPITAL INVERTIDO EN FERROCARRILES

EL CAPITAL INVERTIDO EN FERROCARRILES

L capital invertido en ferrocarriles representa el sector más importante del ahorro nacional, inmediatamente después del invertido en los valores públicos.

Su carácter es muy análogo al de éste en lo que se refiere a sus tenedores. Como los valores del Estado, se han venido considerando las acciones y sobre todo las obligaciones de ferrocarriles, y muy singularmente las de las grandes Compañías, como inversiones de rendimiento modesto, pero de una gran seguridad, muy adecuadas por ello para servir de base a los modestos ahorros del trabajador y del padre de familia. En ocasiones, este carácter de inversiones sólidas y prudentes se les ha reconocido por el ahorro nacional aun con preferencia a los valores públicos, como lo demuestra el hecho de que en varios períodos el tipo de capitalización de los valores ferroviarios haya sido inferior al de los valores públicos.

En otros tiempos, el capital invertido en los ferrocarriles españoles era en parte considerable propiedad de extranjeros. Progresivamente este capital ha ido siendo rescatado por el ahorro nacional; y este movimiento, muy acentuado, según es notorio, en los últimos quince



años, ha dado lugar a que al presente la mayor parte del capital ferroviario español sea propiedad de españoles.

Inútil es hacer resaltar el servicio que con ello se ha hecho a la economía nacional y aun a la integridad de nuestra soberanía política.

El capital privado y el capital del Estado

El capital invertido en los ferrocarriles españoles asciende a unos 4.733 millones de pesetas.

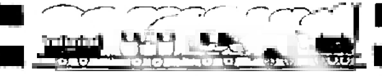
El de las cinco principales Compañías suma 3.438 millones, obtenidos 574,1 millones en forma de capital acciones y 2.864,2 millones en capital obligaciones, cuyo nominal ha sido muy superior del orden de cuatro mil millones de pesetas, por la elevada prima de emisión con que hubieron de ser negociados los primeros empréstitos a causa de las adversas circunstancias porque atravesaba la economía del país.

Por Compañías, se distribuye este capital del modo siguiente, teniendo sólo en cuenta por lo que se refiere a las obligaciones las cantidades efectivamente obtenidas e invertidas:

CAPITAL ACCIONES Y OBLIGACIONES

COMPAÑÍAS	Acciones Pesetas	Obligaciones Pesetas	TOTAL Pesetas
Norte	245.100.000	1.204.218.755	1.449.318.755
M. Z. A.	236.077.850	1.135.195.241	1.371.273.091
Andaluces	45.500.000	212.160.805	257.660.805
Oeste	27.500.000	256.306.332	283.806.332
Central Aragón	20.000.000	56.320.000	76.320.000
TOTALES	574.177.850	2.864.201.133	3.438.378.983

La participación del Estado hecha en virtud del régimen establecido por el Estatuto de 12 de julio de 1924 importaba, a fin de 1931 para estas cinco grandes Compañías, 789,4 millones de pesetas.



Para las dos del Norte y M. Z. A., 759.125.170 pesetas, hechas por años en la forma siguiente:

APORTACIONES DE CAPITAL POR PARTE DEL ESTADO, SEGUN EL ESTATUTO DE 1924

AÑOS	NORTE	M. Z. A.
1924	—	—
1925	—	—
1926	38.237.353,20	29.070.263,82
1927	72.109.104,06	82.440.930,13
1928	101.439.653,14	81.441.985,07
1929	85.365.172,81	101.500.418,91
1930	66.967.410,62	83.591.293,05
1931	10.289.720,39	6.671.865,02
TOTALES	374.408.414,22	384.716.756,00

Para formar un criterio justo de la participación relativa que el capital público y el capital privado han tenido en la constitución de la red ferroviaria española, es preciso tener en cuenta, sin embargo, dos consideraciones fundamentales con frecuencia olvidadas.

Es la primera la del tan distinto poder adquisitivo del dinero en los setenta años en que han venido haciéndose las ampliaciones y mejoras de todo orden de la red con capital procedente del ahorro privado y en los años últimos en que, con arreglo al Estatuto vigente, ha tomado sobre sí aquella atención la Hacienda pública. Es evidente que, prescindiendo de la inexactitud de la equivalencia, aun en el aspecto legal, los cuatro reales de vellón invertidos por el obligacionista de 1860, la peseta invertida por el de 1900 y la peseta invertida por el Estado en 1930, representan unidades económicas muy distintas y corresponden a partes también muy distintas del activo de las Compañías, aun cuando en el pasivo su representación sea idéntica.

Este menor poder adquisitivo de los capitales invertidos en los últimos años se evidencia con sólo volver a considerar los aumentos que han experimentado los precios y que, de 1913 a la fecha, han quedado consignados en las páginas anteriores. La consideración se



acentuaría sin duda si pudiéramos, con material estadístico suficiente, retroceder hasta mediados del siglo pasado, en que comenzó a invertirse año tras año el ahorro privado nacional en la mejora y ampliación de la red ferroviaria.

A este menor poder adquisitivo del dinero en los últimos años obedece en parte el crecimiento que se observa en el capital de primer establecimiento. Si bien es cierto que en los últimos años se ha acentuado la mejora de las instalaciones y material de las redes—por el retraso de años anteriores, aumento del tráfico, repercusión del nuevo régimen ferroviario, etc.—, este progreso real se refleja exagerado en las cifras representativas en pesetas de aquellas mejoras.

CRECIMIENTO ANUAL DEL PRIMER ESTABLECIMIENTO

AÑOS	LÍNEAS		MATERIAL		TOTAL NORTE	TOTAL M. Z. A.	TOTAL GENERAL
	Norte — *Millares de pesetas*	M. Z. A. — *Millares de pesetas*	Norte — *Millares de pesetas*	M. Z. A. — *Millares de pesetas*			
1913........	21.446	11.006	14.745	17.847	36.191	28.853	65.044
1914........	10.502	12.341	13.073	10.689	23.575	23.030	46.605
1915........	3.727	4.818	4.060	3.443	7.787	8.261	16.048
1916........	4.461	21.608	»	5.284	4.461	26.892	31.353
1917........	29.056	10.950	4.017	2.101	33.073	13.051	46.124
1918........	6.809	6.976	23.588	5.456	30.397	12.432	42.829
1919........	4.676	8.782	5.587	94	10.263	8.876	19.139
1920........	7.320	19.790	6.183	9.689	13.503	29.479	42.982
1921........	14.031	26.305	26.837	16.716	40.868	43.021	83.889
1922........	26.630	31.986	29.014	28.160	55.644	60.146	115.790
1923........	35.990	34.686	28.940	15.131	64.930	49.817	114.747
1924........	33.643	44.349	21.554	5.489	55.197	49.838	105.035
1925........	18.922	54.705	24.766	16.732	43.688	71.437	115.125
1926........	12.206	50.242	36.984	10.570	49.190	60.812	110.002
1927........	27.965	87.414	48.418	70	76.383	87.484	163.867
1928........	53.718	92.304	49.977	207	103.695	92.511	196.206
1929........	58.241	113.680	29.720	»	87.961	113.680	201.641
1930........	36.625	52.860	31.343	»	67.968	52.860	120.828
1931........	10.684	31.791	»	»	10.684	31.791	42.475
	416.652	716.593	398.806	147.678	815.458	864.271	1.679.729
	1.133.245		546.484				
			PROMEDIO ANUAL.....		42.919	45.488	88.407



Una segunda consideración, que es preciso hacer entrar en cuenta para comparar debidamente la parte que han tomado el capital público y el capital privado en la constitución de la red ferroviaria española, es la de la contracción que sucesivamente ha ido sufriendo el capital privado por las adversas circunstancias en que ha venido desarrollándose la explotación de nuestros ferrocarriles y la forma en que ha tenido lugar la constitución de las redes. Como es sabido, las principales redes se han constituído por fusión de empresas anteriores y por absorción sucesiva de empresas en la red ya constituída. Dadas las circunstancias adversas en que por todas las razones expuestas ha venido desenvolviéndose la explotación de nuestros ferrocarriles, aquellas fusiones o absorciones tuvieron lugar casi siempre acompañadas de una amputación del capital que realmente había sido invertido anteriormente en las empresas.

Es decir, que el proceso normal y corriente, por desgracia, en nuestro país, ha sido el siguiente: el ahorro nacional o extranjero acudía a la construcción de una línea ferroviaria española. El presupuesto de ésta, influído por la experiencia anterior de otros países, resultaba corrientemente muy sobrepasado por las necesidades reales. Primera pérdida para los capitales aportados. Como la subvención acordada por el Estado era en la generalidad de los casos función del presupuesto de construcción, al resultar aquél escaso resultaba esta subvención muy inferior proporcionalmente respecto del coste total a lo supuesto. Segunda causa de pérdida para los capitales invertidos. En muchos casos las perturbaciones políticas del momento aportaban una tercera causa de perjuicio a los capitales que habían acudido a la construcción del ferrocarril. Al iniciarse la explotación de éste, sus productos, cuya estimación se basaba también de ordinario en la experiencia de otros países, resultaban también menores a lo supuesto. Todas estas circunstancias adversas daban lugar a que al iniciarse la explotación, y en muchas ocasiones antes de terminar el período de construcción, hubiera de producirse en una u otra forma una amputación del capital aportado por el ahorro nacional a la construcción del ferrocarril.



Esta contracción, seguida en muchas ocasiones de otras varias sucesivas, ha producido como resultado la infracapitalización que es general hoy en los ferrocarriles españoles. El capital efectivamente invertido por el ahorro privado en la constitución de nuestras redes ferroviarias es muy superior al que nominalmente aparece reflejado en el pasivo de los balances de las empresas. Este no es sino la parte que resta después de las cuantiosas pérdidas sufridas por accionistas y obligacionistas a lo largo de la azarosa historia de nuestros ferrocarriles.

Rendimientos del capital ferroviario

Contraído en esta forma el capital de las empresas ferroviarias españolas, todavía sus rendimientos han sido limitados, muy singularmente en lo que se refiere al capital acciones.

El capital obligaciones, al menos en las grandes empresas y una vez constituídas las grandes redes, ha visto su situación relativamente normalizada. De esta normalidad deriva en primer término la favorable acogida que en las últimas décadas han tenido estas obligaciones ferroviarias para la inversión del ahorro nacional más modesto y extenso y los bajos tipos de capitalización a que han llegado.

En las dos grandes empresas las anualidades de interés y amortización de sus empréstitos, sin hacer entrar en cuenta el quebranto por cambio en los títulos no nacionalizados, han representado en los últimos años las sumas siguientes:



AÑOS	NORTE — *Millares de pesetas*	M. Z. A. — *Millares de pesetas*
1913	51.506	43.589
1914	53.100	45.954
1915	53.865	47.345
1916	56.423	48.620
1917	59.607	48.801
1918	55.239	50.244
1919	56.970	50.435
1920	58.362	50.462
1921	60.867	52.135
1922	63.041	57.334
1923	68.437	55.683
1924	70.913	63.991
1925	75.320	64.924
1926	75.313	66.780
1927	75.382	67.031
1928	76.542	69.590
1929	76.576	69.893
1930	76 562	69.822
1931	76.578	69.754

El capital invertido en ferrocarriles en forma de acciones ha sufrido, por el contrario, nuevas pérdidas cuantiosísimas, aun después de haberse constituído estas grandes redes a través de las contracciones de capital que quedan expuestas.

Basta decir que el capital acciones del Norte sólo ha obtenido desde la fundación de la Compañía un dividendo anual medio del 2,55 por 100. El de M. Z. A., del 2,63 por 100. El de las demás empresas nacionales, en general, rendimientos aun inferiores.

Durante largos períodos, coincidentes en general con situaciones críticas de la economía nacional o con depresiones de nuestro cambio exterior, el ahorro invertido en acciones de ferrocarriles no ha obtenido rendimiento alguno. En los cortos períodos de bienestar general sus rendimientos, por el contrario, no han pasado de límites muy modestos, por debajo, no sólo de los elevados rendimientos de industrias de mayor riesgo y que se desenvuelven en régimen de plena libertad, sino también por debajo de los rendimientos de grandes empresas de servicios públicos.

Que el capital invertido en acciones ferroviarias ha obtenido a lo



largo de toda la historia de nuestros ferrocarriles rendimientos modestísimos, queda bien patentizado en el cuadro siguiente, en el que se señalan los dividendos repartidos por las dos grandes empresas del Norte y M. Z. A. desde su fundación.



AÑOS	Norte — *Pesetas*	Tanto por 100	M. Z. A. — *Pesetas*	Tanto por 100	AÑOS	Norte — *Pesetas*	Tanto por 100	M. Z. A. — *Pesetas*	Tanto por 100	AÑOS	Norte — *Pesetas*	Tanto por 100	M. Z. A. — *Pesetas*	Tanto por 100
1858.........	4,28	0,90	»	»	1883.........	25	5,26	23	4,84	1908.........	14	2,95	17	3,58
1859.........	11,40	2,40	11,40	2,40	1884.........	10	2,10	14	2,95	1909.........	16	3,37	18	3,79
1860.........	28,50	6,00	11,40	2,40	1885.........	10	2,10	»	»	1910.........	19	4,00	20	4.20
1861.........	28,50	6,00	11,40	2,40	1886.........	8	1,68	10	2,10	1911.........	21	4,42	21	4,42
1862.........	28,50	6,00	14,25	3,00	1887.........	12	2,53	8	1,68	1912.........	24	5,05	24	5,05
1863.........	28,50	6,00	14,25	3,00	1888.........	15	3,16	9	1,89	1913.........	24	5,05	24	5,05
1864.........	14,25	3,00	»	»	1889.........	12	2,53	12	2,53	1914.........	15	3,16	15	3,16
1865.........	»	»	»	»	1890.........	5	1,05	13	2,74	1915.........	18	3,79	18	3,79
1866.........	»	»	»	»	1891.........	»	»	9,50	2,00	1916.........	15	3,16	17	3,58
1867.........	»	»	»	»	1892.........	»	»	5	1,05	1917.........	»	»	12	2,53
1868.........	»	»	»	»	1893.........	»	»	»	»	1918.........	»	»	5	1,05
1869.........	»	»	»	»	1894.........	»	»	»	»	1919.........	»	»	15	3,16
1870.........	»	»	»	»	1895.........	»	»	»	»	1920.........	16	3,37	15	3,16
1871.........	»	»	»	»	1896.........	»	»	»	»	1921.........	24	5,05	22	4,63
1872.........	»	»	»	»	1897.........	»	»	»	»	1922.........	24	5,05	22	4,63
1873.........	»	»	14,25	3,00	1898.........	»	»	»	»	1923.........	24	5,05	22	4,63
1874.........	13,77	2,90	14,25	3,00	1899.........	»	»	9	1,89	1924.........	28,50	6,00	22	4,63
1875.........	13,30	2,80	19,95	4,20	1900.........	»	»	9	1,89	1925.........	28,50	6,00	28	5,89
1876.........	19	4,00	19,95	4,20	1901.........	»	»	6	1,26	1926.........	28,50	6,00	28,50	6
1877.........	17,10	3,60	22,80	4,80	1902.........	»	»	12	2,53	1927.........	28,50	6,00	28,50	6
1878.........	11,80	2,48	20,90	4,40	1903.........	»	»	8	1,68	1928.........	28,50	6,00	28,50	6
1879.........	19,75	4,15	14,25	3,00	1904.........	»	»	5	1,05	1929.........	28,50	6,00	28,50	6
1880.........	28,50	6,00	19	4,00	1905.........	»	»	8	1,68	1930.........	28,50	6,00	23,75	5
1881.........	28,50	6,00	20,90	4,40	1906.........	»	»	15	3,16	1931.........	12	2,53	10	2,10
1882.........	29,40	6,19	20,90	4,40	1907.........	10	2,10	16	3,37					

Se ha afirmado anteriormente que el capital acciones ferroviario privado de todo rendimiento en largos períodos de depresión económica no ha obtenido, en cambio, en los períodos de prosperidad rendimientos análogos al de otras industrias, ni siquiera al de otras grandes empresas concesionarias de servicios públicos.

Para no referirnos en esta comparación a períodos lejanos en que las circunstancias económicas generales y las de unas y otras empresas pudieran ser muy distintas de las presentes, en el cuadro siguiente se establece la comparación de aquellos rendimientos con los de las principales empresas nacionales concesionarias de servicios públicos en los últimos años.

COMPARACION DE LOS DIVIDENDOS REPARTIDOS POR LA COMPAÑIA DEL NORTE Y LA DE M. Z. A. EN LOS ULTIMOS AÑOS CON LOS CORRESPONDIENTES DE OTRAS EMPRESAS IMPORTANTES CONCESIONARIAS TAMBIEN DE SERVICIOS PUBLICOS

EMPRESAS	1921 — Por 100	1922 — Por 100	1923 — Por 100	1924 — Por 100	1925 — Por 100	1926 — Por 100	1927 — Por 100	1928 — Por 100	1929 — Por 100	1930 — Por 100	1931 — Por 100
Banco de España	44	28	24	25	26	26	23,50	23	25	25	26
Banco Hipotecario	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Banco de Crédito Local	»	»	»	»	»	4	7	8	10	10	»
Compañía Arrendataria de Tabacos	8 1/2	6 2/5	11 3/4	12	12	12	12	13	13	13	13
Compañía Arrendataria de Fósforos	7	7	7	8	9	9	9	8	8	8	8
C. A. M. P. S. A.	»	»	»	»	»	»	»	6 1/2	7	7	7 1/2
Compañía del Norte	5,05	5,05	5,05	6	6	6	6	6	6	6	2,53
Compañía de M. Z. A.	4,63	4,63	4,63	4,63	5,89	6	6	6	6	5	2,10
(Dividendos con cargo a la explotación y productos del patrimonio privado.)											

Estas cifras evidencian sin duda el trato de disfavor que ha recibido por obra de las circunstancias económicas generales y en ocasiones por inexplicable actuación del poder público el capital invertido en acciones de ferrocarriles. Esta adversa situación es tanto más de lamentar cuanto que según queda dicho, en los últimos años el capital acciones de ferrocarriles ha pasado a ser también una de las inversiones preferidas por el ahorro modesto.



Diseminación del capital ferroviario

Se ha afirmado en ocasiones, con una ligereza y falta de base verdaderamente inauditas, que los ferrocarriles españoles son propiedad de un corto número de grandes capitalistas. Se ha tratado de poner en contraste este corto número de dueños del capital ferroviario con el gran número de empleados y obreros que trabajan en el ferrocarril. La realidad es muy otra.

De una encuesta ultimada por una de los dos grandes Compañías ferroviarias españolas, la del Norte, precisamente al redactarse este trabajo, para determinar el número de propietarios de sus acciones y de sus obligaciones, estudio estadístico que ha llegado a comprender datos referentes a cerca de las tres cuartas partes del total de sus títulos en circulación, y que por ello tiene valor de generalidad, resulta que el promedio de títulos de propiedad de cada tenedor es de 43.

Aplicando este promedio a la totalidad de títulos en circulación de esta Compañía del Norte, es decir, suponiendo que la cuarta parte restante de ellos está distribuída en análoga forma que las tres cuartas partes a que se refieren los datos estadísticos conocidos, resultaría que el número de accionistas y obligacionistas de la Compañía del Norte excede de 65.000.

Esta cifra es todavía sin duda inferior a la real, por tres circunstancias:

Una, la de que los datos estadísticos se refieren a los títulos depositados en bancos. En general, el propietario de un número considerable de títulos es el que los deposita en bancos, mientras el muy pequeño tenedor es el que los retiene en su propia caja. De aquí que el promedio obtenido sea sin duda superior al real.

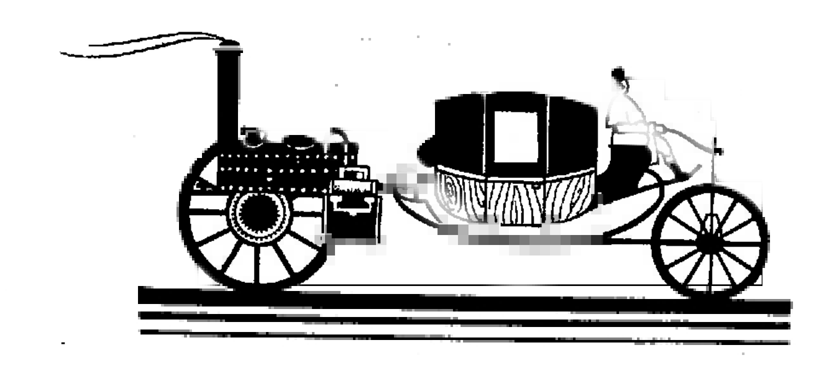
Otra, la de que existe en efecto un corto número de grandes tenedores de títulos que son los Bancos, las Cajas de Ahorros, empresas de seguros, etc. Como ellos absorben por sí un número relativamente considerable de títulos, el promedio efectivo de los tenedores individuales es inferior al obtenido y por ello superior su número.



Por último, es preciso tener en cuenta que todos esos grandes tenedores de títulos—Bancos, Sociedades de Seguros, Cajas de Ahorros, etcétera—son entidades colectivas, y, por lo tanto, esos títulos propiedad indirecta pero efectiva de un gran número de individuos.

Aun haciendo caso omiso de estas tres circunstancias, el dato que arroja la estadística es sobradamente elocuente: la Compañía del Norte tiene su capital distribuído entre más de 65.000 personas. Como el número de sus empleados y obreros es aproximadamente de 43.000, puede afirmarse que el grado de diseminación de su capital es tal, que el número de capitalistas interesados en la empresa es superior en un 50 por 100 al de los trabajadores de toda índola que dependen de ella.

Todas las estimaciones hechas permiten afirmar que el grado de distribución del capital de las restantes empresas ferroviarias españolas es análogo, y que más que ninguna otra industria, los ferrocarriles españoles son propiedad de un sinnúmero de pequeños capitalistas que en los valores representativos de ellos tienen invertidos sus modestos ahorros.



SEGUNDA PARTE

EL PROBLEMA FERROVIARIO ACTUAL Y LAS SOLUCIONES POSIBLES

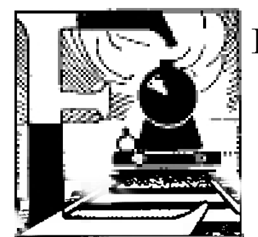
▼

Capítulo Primero

EL PROBLEMA Y SUS CAUSAS

EL PROBLEMA Y SUS CAUSAS

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE NUESTRAS REDES Y DE SU EXPLOTACIÓN



L planteamiento del problema y el examen de sus soluciones, será conveniente que vaya precedido de la presentación de las principales características de nuestras redes y de su explotación a modo de resumen de los hechos que quedan detalladamente expuestos. Esta sintética exposición demostrará hasta qué punto los ferrocarriles españoles, y muy especialmente las grandes redes, responden cumplidamente a las diversas exigencias de la economía nacional con la única excepción de la remuneración que es debida a los capitales en ellos invertidos.

Nuestra red es suficiente para las necesidades nacionales

Y aun más que suficiente, en cuanto a su extensión, para satisfacer las necesidades de transporte de personas y mercancías, si se tiene en cuenta el desarrollo del transporte mecánico, y mientras nuestra economía no experimente, por causas ahora insospechables, un amplísimo y rápido desenvolvimiento.

Si se considera la longitud de la red en relación con el número de

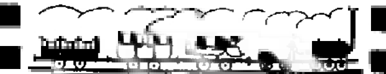


habitantes, contamos en España con 7,3 kilómetros por 10.000 habitantes, mientras Inglaterra, país de mucha mayor riqueza y de un más elevado *standard* de vida, cuenta con 7,5. Este hecho, unido al gran desarrollo del automóvil, que dificulta cada vez más la vida de las líneas existentes, justifica plenamente el criterio opuesto a la construcción de nuevos ferrocarriles que se ha impuesto en nuestro país ante el seguro desastre de una explotación que tenía que ser forzosamente ruinosa y producir inevitablemente la ruina de los ferrocarriles existentes.

Salvo las excepciones justificadísimas que pudieran aparecer aconsejadas por el interés público que, en este caso, y desde todos los puntos de vista que se adopten, está afecto a la mejora y perfeccionamiento de las redes actuales y a su coordinación con los otros medios de transporte, la frase "ni un kilómetro más de ferrocarril" constituye claro atisbo de un problema que no ha podido ser enturbiado por el empuje de los intereses afectos a la construcción, ni por los movimientos locales muy explicables, pero en absoluto incompatibles en este caso con el interés económico nacional.

La insuficiencia de nuestras redes puede manifestarse, en cambio, ya que no en la extensión, en la capacidad de las líneas actuales, por lo que es urgente la continuación de los programas de trabajo—a los que se dió un considerable avance en los primeros años de vigencia del Estatuto de 1924—para el establecimiento de dobles vías, renovación de carriles, tramos y puentes, extensión del *block system, dispatching*, etcétera, como medios de perfeccionar los servicios, aumentando aquelle capacidad e intensificando, en armonía con las exigencias del tráfico moderno, el ritmo del transporte.

De aquí el grave peligro que se deriva de la creciente reducción manifestada en la aportación de capitales para obras de mejora y adquisición de material, que en estos últimos tiempos se han cifrado en cantidades notoriamente insuficientes.



El material motor y el móvil han respondido hasta el presente a las exigencias del tráfico, cuyo servicio se ha mejorado notablemente

Aun cuando el material de transporte de nuestras grandes redes en relación con la intensidad de tráfico a la que tienen que hacer frente, es, en conjunto, inferior al promedio de los ferrocarriles extranjeros, no es por ello menos cierto que el parque de material ha experimentado, según se ha visto por los datos expuestos y se aprecia fácilmente en la realidad de los servicios, un notable progreso y mejoramiento a partir de 1913.

Esta mejora se manifiesta tanto en las locomotoras como en los coches de viajeros y vagones para mercancías, y es consecuencia de las inversiones de capital hechas en cumplimiento del Estatuto de 1924 y asimismo explica que se haya podido responder al extraordinario crecimiento del tráfico que, aparte de los momentos álgidos de 1929 y 1930 representó en 1931, respecto de 1913 para los viajeros, un aumento del 71,60 por 100, el mayor crecimiento relativo observado en los principales países europeos, siendo también muy considerable el aumento en el número absoluto de toneladas de mercancías transportadas.

Diversos índices que han sido recientemente divulgados en forma gráfica, ponen de manifiesto que, a pesar de que la intensidad del tráfico en nuestras grandes redes es aproximadamente inferior en un 30 por 100 al promedio de los ferrocarriles extranjeros, los gastos unitarios de la explotación son, en cambio, inferiores en cerca del 40 por 100; el aprovechamiento del material motor y móvil es sensiblemente superior a dicho promedio, así como lo es también la modernidad y "confort" del parque de material de viajeros.

Por lo demás, las velocidades de nuestros trenes son virtualmente equivalentes y, en muchos casos, superiores a las alcanzadas en otros países, si se tiene en cuenta lo accidentado de los perfiles y trazados de nuestras líneas, lo que al encarecer la explotación pone más de relieve la importancia de los esfuerzos que han tenido que realizarse



para lograr que el gasto por kilómetro-tren sea tan inferior al promedio de los ferrocarriles extranjeros.

El personal ha alcanzado un alto nivel de vida

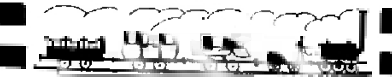
Esto es cierto en relación con las clases obreras españolas y aun con el personal ferroviario de otros países.

En el primer aspecto, son especialmente elocuentes las manifestaciones hechas en informes y estadísticas oficiales. En el informe de la Comisión que actuó a principios de 1931 se afirmó que "las mejoras concedidas al personal ferroviario desde 1914 exceden sensiblemente del crecimiento de los índices del coste de la vida..." Y en la "Estadística de jornadas y jornales de trabajo en 1930" se llega a la conclusión de que los obreros más favorecidos en relación al período anterior a la guerra "son los ferroviarios, con el 19 por 100 de bienestar".

A pesar de lo cual, los salarios y sueldos han sido aumentados repetidas veces en estos últimos tiempos; ya directamente en marzo de 1931, y por la Ley de 7 de julio y Decreto de 29 del mismo mes, que impusieron sobre las tarifas una tasa del 3 por 100 exclusivamente destinada al personal, o indirectamente, por la implantación de la jornada estricta de ocho horas de presencia en los pasos a nivel y en las estaciones de poco tráfico y otras medidas, como la aplicación del contrato de trabajo y la nueva ley de accidentes.

Con relación al personal ferroviario de otros países ya se ha visto por los cálculos hechos por instituciones internacionales que el índice medio de salario-hora en 1930, o sea antes de que se implantasen en nuestro país las últimas elevaciones directas o indirectas, era en España de 104, mientras que en Francia e Italia sólo llegaba a 77 y 70, respectivamente.

Los excesos en esta materia, en los que se ha incurrido en estos últimos tiempos determinando un aumento, no sólo en las retribuciones, sino también, y muy considerablemente, en los efectivos del personal—cuando en todos los ferrocarriles del mundo se procede a los



despidos en masa o a la rebaja de los salarios—constituyen una de las causas específicas del problema ferroviario español, a la que habremos de referirnos en su momento.

La industria ferroviaria consume casi exclusivamente artículos de producción nacional

La mayor parte de los elementos utilizados en el establecimiento y en la explotación de los ferrocarriles son productos nacionales. Desde el carril a la locomotora, pasando por el combustible, cuyo consumo, en un 85 por 100, se impone obligatoriamente.

Este resultado, que responde a un objetivo de política económica, manifestada principalmente en forma de proteccionismo arancelario cuyo desarrollo y desfavorables consecuencias para el ferrocarril hemos examinado, sólo ha podido lograrse mediante un encarecimiento extraordinario de los precios de las materias que en muchos casos duplica su coste y que ha elevado considerablemente los gastos de explotación sin que, por un falso criterio que no se aplica jamás a las demás industrias, se haya consentido en una elevación equivalente de los precios del transporte.

El ferrocarril constituye una saneada fuente de ingresos para el Tesoro público

El Estado se beneficia en los ferrocarriles, no ya sólo con el producto de los diversos impuestos, sino también por el bajo precio, y, desde luego, no remunerador de los servicios que utiliza.

Como se ha visto, la parte que por estos conceptos recibe el Estado, mientras en 1913 representó unos 50 millones, en 1931 llegó a 123, con un aumento del 149 por 100.

Este resultado se logra principalmente manteniendo los impuestos antieconómicos que afectan al transporte y que en muchos países son desconocidos, en los tipos más elevados que se conocen en Europa, a excepción de Francia, en donde se está procediendo a una considerable



desgravación en favor de las redes, por considerar que, con arreglo a principios de sana economía, no pueden mantenerse ahora tipos de gravamen que fueron ideados en los momentos angustiosos de 1926.

En cambio, en nuestro país se sostienen los tipos implantados con ocasión de la extremada reforma fiscal que a principios de siglo fué impuesta por la pérdida de las Colonias y sus repercusiones sobre la Hacienda.

Las tarifas ferroviarias españolas son mucho más bajas que las de los demás países

Desde 1913 a la fecha, las tarifas ferroviarias españolas, exclusión hecha de los recargos para atenciones ajenas a las explotaciones, y teniendo en cuenta el aumento del 15 por 100 autorizado en 1918 y el efecto de las modificaciones de las tarifas especiales, sólo han tenido un aumento nominal medio del 40 por 100, que guarda visible desproporción con el crecimiento de los gastos, que llega al 246 por ciento.

Pero si se tiene en cuenta como es debido el decrecimiento del poder adquisitivo de la peseta y si se toma como punto de referencia el valor oro, nuestras tarifas han experimentado en su conjunto una reducción de más del 20 por 100 en relación al período anterior a la guerra, llegando esta reducción a un 37 por 100, si se consideran sólo las tarifas de viajeros.

No es, pues, necesario ahondar mucho en nuestro problema ferroviario, para que se manifieste en todo su vigor una de sus causas fundamentales: la incomprensible limitación de los precios del transporte ante la ilimitada subida de los gastos.



No obstante el aumento de los gastos y de las cargas fiscales y lo reducido de las tarifas, el coeficiente de explotación de nuestros ferrocarriles, es plenamente satisfactorio

A pesar de que los gastos totales de explotación han aumentado de 1913 a 1931 en 246 por 100 para el conjunto de las dos grandes redes, llegando el aumento en el capítulo del personal al 295 por 100 y de que las tarifas han experimentado en la realidad, supuesto el índice de precios, una baja del 20 por 100 respecto de 1913, el coeficiente de explotación de nuestra red nacional se ha mantenido en 1931 alrededor del 75 por 100 inferior, salvo Suiza, al resto de los países europeos.

Representa este brillante resultado un triunfo en contra de todas las graves dificultades que se oponen a la economía de nuestras explotaciones desde el trazado y perfil impuestos por la orografía de España al desatentado aumento de gastos consecuencia de una política económica y social que no se ha inspirado suficientemente en el interés económico-nacional, que siempre debería prevalecer sobre los intereses parciales, cualquiera que sea su clase.

El coeficiente de explotación demuestra también hasta qué punto la situación económica de nuestros ferrocarriles, al menos en las dos grandes redes que constituyen su núcleo fundamental, es sana y cuán grande es el peligro de perturbarla si en vez de facilitar el perfeccionamiento de los métodos actuales de explotación acentuando su carácter industrial, se disminuye su eficacia mediante intervencionismos excesivos, que, además de perturbadores, resultan innecesarios para la finalidad que se proponen.



PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y EXPOSICIÓN DE SUS CAUSAS

Planteamiento del problema

La crisis de nuestras grandes redes, considerablemente agravada en algunas otras empresas, se manifiesta esencialmente en estos últimos años en la falta de rendimiento para el capital acciones de las Compañías y para las nuevas aportaciones de capital de primer establecimiento hechas por el Estado.

El ánimo francamente optimista con que hemos venido exponiendo las principales características de nuestros ferrocarriles, se interrumpe al considerar la situación del capital acciones y la del capital aportado en cumplimiento del Estatuto de 1924.

En contraste con la buena situación de las líneas y del material motor y móvil—salvo los peligros apuntados, si no se intensifican las obras de mejora y renovación—con la situación verdaderamente privilegiada del personal, con los beneficios asegurados a las empresas productoras de material usado por el ferrocarril y, finalmente, con la saneada fuente de ingresos que éste representa para el Tesoro público; en contraste, repetimos, con estas circunstancias y como consecuencia de ellas y del bajo nivel en que se mantienen las tarifas, las explotaciones no han podido asegurar al capital del Estado el interés legal y una prudente amortización, y al capital de los concesionarios el rendimiento correspondiente.

A esta situación, que para determinadas redes aparece muy empeorada, hasta el punto de que el servicio de las obligaciones lleve largo tiempo suspendido, se ha llegado por la doble influencia del aumento de gastos y reducción de ingresos, tantas veces comentada a lo largo de este estudio.



Por lo demás, la falta de rendimiento para el capital del Estado, prevista en el Estatuto para servir finalidades de política económica, aparece compensada, desde el punto de vista del interés público y de la Hacienda, por los beneficios que con las medidas de política social y económica se otorgan al personal y a las industrias proveedoras del ferrocarril, por el saneado producto de los impuestos y el transporte barato para los transportes del Estado y por las ventajas que para los usuarios se derivan del mantenimiento de las tarifas por debajo del nivel del coste efectivo del transporte.

Pero aun cuando estas finalidades estuviesen justificadas totalmente, que no lo están—ya que el ferrocarril debe bastarse a sí mismo, y como regla general el transporte debe pagarlo el que lo utiliza—, no tendría explicación plausible que aquellos beneficios se basasen en la falta de retribución al capital acciones de los ferrocarriles que, en los dos años últimos, no han percibido en las grandes Compañías dividendo alguno procedente de la explotación, y sí sólo pequeñas cantidades a cargo de los productos de los respectivos patrimonios privados.

El aspecto más apremiante del problema consiste precisamente en esta insuficiencia de los productos líquidos que para las dos grandes redes se cifra en la forma siguiente:

AÑOS	Norte	M. Z. A.
	En millares de pesetas	
1931	— 2.320	— 6.108
1932	539	— 5.386

En resumen, pues, el problema está planteado en los momentos presentes en estos términos:

Insuficiencia de productos para que los capitales del Estado y del concesionario obtengan la debida remuneración; y

Grave conflicto creado por esta misma insuficiencia ante el hecho de que la aportación de nuevos capitales de primer establecimiento es, y seguirá siendo, constantemente una necesidad ineludible si se quiere mantener al ferrocarril en condiciones de eficiencia.



Exposición de las causas

Causas que afectan al equilibrio financiero de las explotaciones

Carácter predominante nacional de la crisis ferroviaria.—Limitada influencia de la crisis económica mundial

Tal como se presenta a la consideración del estudioso, el problema ferroviario aparece influído decisivamente por factores de hecho y jurídicos netamente nacionales.

Si con referencia al conjunto de la crisis económica española se ha podido decir como conclusión de ciertas investigaciones estadísticas, que "se ha desarrollado con alguna conexión respecto a la mundial, pero con sustanciales modalidades nacionales" el aserto encuentra su más ajustada aplicación a la crisis ferroviaria.

El descenso de nuestro tráfico ha respondido en parte, y como no podía ser por menos, a la crisis económica mundial, que, al restringir considerablemente nuestro comercio exterior, ha repercutido en los transportes ferroviarios, pero no en forma comparable por su intensidad a lo ocurrido en los demás países, como lo demuestra el hecho de que la baja en los productos experimentada por nuestras redes haya sido en todo momento muy inferior a la sufrida por las principales extranjeras, dándose el caso de que mientras en los grandes países industriales persiste el descenso, en el nuestro o se paraliza su intensidad, o se transforma en alza, aunque pequeña, como ocurre en los primeros meses de 1933 en aquella de nuestras redes más fuertemente influenciadas por la coyuntura agrícola.

Aparece, pues, patente el predominio de los factores de perturbación internos sobre los externos, lo que permite la adopción de soluciones sin supeditarlas al desarrollo de la coyuntura económica mundial.



Causas de mayor carácter general.—La crisis económica y la competencia del automóvil

La red del Norte obtuvo la cifra máxima de productos en 1930, iniciándose en 1931 la baja. En la Red de M. Z. A. el descenso empezó a manifestarse en el año 1930, prosiguiendo hasta el año 1932. He aquí las cifras en las que se sintetiza este proceso:

AÑOS	Norte	M. Z. A.
	En miles de pesetas	
1929	372.323	328.349
1930	379.099	319.571
1931	360.311	292.737
1932	351.736	291.960

La baja en el Norte en 1932, respecto de 1930, representa unos 27 millones de pesetas, y en M. Z. A., en 1932, respecto de 1929, unos 36 millones.

¿Qué parte tienen en este descenso la crisis económica y la competencia del automóvil?

Es innegable que la parte más importante se debe a la crisis económica influída, como se ha dicho, sólo ligeramente, por la crisis mundial y más intensamente por las circunstancias políticas porque viene atravesando nuestro país.

Pero con todo, la competencia del automóvil, tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías, constituye otra causa poderosa de disminución de los productos, habiéndose realizado cálculos con arreglo a los cuales y teniendo en cuenta la progresión que lógicamente cabía esperar en el tráfico, progresión que no ha tenido realidad en estos últimos años, se estima que la desviación en el tráfico originada por la competencia del automóvil ha representado en el año de 1931 pérdidas cifradas para la red del Norte en 19 millones y para la de M. Z. A. en 34.



Lo pernicioso de esta competencia—que no podría contrarrestarse si se debiera exclusivamente a una superioridad técnica—se debe a las condiciones de desigualdad en que actúan ambos medios de transporte en el orden económico (mientras el ferrocarril se costea y conserva la vía, el automóvil se ve casi en absoluto libre de esta atención), en el fiscal (gran desigualdad en los tipos del impuesto de transportes, aumentada con la práctica exención de que disfruta el automóvil) y en el reglamentario (libertad ilimitada del automóvil ante la sujeción a los arcaicos reglamentos de que es objeto el ferrocarril).

A base de estas ventajas, el automóvil, al arrebatar al camino de hierro los tráficos más saneados y remuneradores, pone en peligro el sistema nacional de tarifas, basado en una fijación del precio del transporte en la que sobre el costo del mismo predomina el diferente valor de las mercancías. Roto este equilibrio, en virtud del cual las mercancías pesadas, como el carbón, los minerales, cereales, materiales de construcción, etc., son transportadas a bajo precio, que encuentra una compensación en el mayor precio aplicado a las mercancías caras, resultaría imposible toda la política de tarifas que por necesidad imperiosa de la producción nacional ha venido desarrollándose.

De las causas consideradas, la atenuación o desaparición de la primera depende del restablecimiento de las condiciones generales de nuestro país, en el que tanta influencia ejercen las circunstancias políticas y también, aunque en parte menos importante, de la remisión de la crisis mundial.

En cambio, la segunda depende principalmente, y aparte de las numerosas medidas que las Compañías adoptan para contrarrestar la competencia, de la adopción de disposiciones oficiales que han sido propugnadas unánimente por los diversos intereses afectados y por los representantes de la Administración pública y a las que luego habremos de referirnos.



Causas inmediatas

Se presentan, en mayor grado que las anteriores, como consecuencia directa de la actuación gubernamental manifestada en las medidas de política social, económica y fiscal y en la legislación privativa de los ferrocarriles.

I. AUMENTO DE LOS GASTOS DE EXPLOTACION ORIGINADO POR LAS MEDIDAS DE POLITICA SOCIAL Y ECONOMICA

No hemos de referirnos aquí a la elevación de los gastos que desde los tiempos de la guerra ha venido produciéndose como consecuencia del movimiento general de los precios, aun cuando en España se mantengan éstos altos, cuando ya en en el mercado internacional se ha producido un extraordinario descenso. De todos modos, este fenómeno tiene carácter general en España, y no es sólo propio de los ferrocarriles, en los que la falta de lógica de una política se manifiesta al impedirse la justa readaptación de las tarifas a las nuevas condiciones.

Nos limitaremos a señalar los efectos de la parte más injustificada de esta política, que se ha manifestado en España a partir de los comienzos de 1931, precisamente en la época en que todas las Administraciones ferroviarias del mundo procedían a la realización de heróicas economías manifestadas principalmente en forma de despidos del personal sobrante y de repetidas rebajas de salarios. Es ésta reciente actuación la que ha agravado considerablemente nuestra crisis ferroviaria.

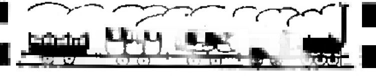
Pues bien, las medidas a que venimos aludiendo implican un aumento anual de gastos de unos 15 millones para cada una de las dos grandes redes y su detalle consta en el siguiente cuadro:



	Norte	M. Z. A.
	En miles de pesetas	
1.º Establecimiento del jornal mínimo de 5 pesetas, el aumento de 0,50 pesetas diarias al personal inferior de 6 pesetas, desde 15 de marzo de 1931	1.300	2.003
2.º Implantación de la jornada de ocho horas en los pasos a nivel	750	1.089
3.º Otros gastos de guardería. Supresión de tolerancia en los retrasos y reducciones de jornada originadas por la misma disposición	600	500
4.º Mayores precios de tasa de los carbones nacionales	4.862	3.000
5.º Elevación de precio de los aceites "Campsa"	1.000	1.100
6.º Pensiones e indemnizaciones por accidentes del trabajo (ley de 4 de julio de 1932)	2.100	1.800
7.º Jornada de trabajo en las estaciones (Orden del Ministerio del Trabajo de 21 de julio de 1932)	4.000	4.000
8.º Aumento del coste de la carga y descarga de mercancías y del carbón en los Depósitos, por resoluciones de Jurados mixtos	1.500	1.552
9.º Seguro de maternidad al personal femenino	25	25
10.º Retiro obligatorio de obreros eventuales	135	100
11.º Aumentos originados por la aplicación de los preceptos de la ley de Contrato de trabajo	500	500
Aumento permanente en el gasto anual	16.972	14.269

Estas medidas, en lo que afectan al personal, se han adoptado a pesar de su situación privilegiada, de la que ya se ha hecho mención. La aplicación de la jornada de ocho horas acordada por el Convenio de Wáshington y que ha sido una de las medidas de mayor efecto encarecedor de las explotaciones, se ha hecho en nuestro país, según reconocimiento expreso del señor Ministro de Obras públicas, interpretándola en forma absurdamente estricta y desconocida en los principales países ferroviarios, en los que el cómputo de las horas de presencia de los guardabarreras o agentes de estaciones de mediano o poco tráfico se hace de modo que la presencia en el sitio de trabajo durante diez, doce o más horas, equivale a la jornada legal, y no como sucede en España, que basta la presencia de ocho horas, aun cuando durante ellas apenas se realice trabajo, para considerar cumplida aquella jornada.

El precio del carbón, de obligatorio consumo en un 85 por 100, viene siendo objeto de repetidas elevaciones del precio de tasa para



servir finalidades sociales hasta el punto de que el aumento que para las minas implica la nueva ley de Accidentes, se haya cargado en los precios de venta al ferrocarril, sin consentir que éste lo traslade a su vez al usuario. El ferrocarril, no sólo ha de soportar el gasto que para él representa la nueva legislación, sino también el que corresponde a los suministradores de combustible.

Carácter análogo tienen las demás medidas: No es extraño, así, que a los efectos del rendimiento de los capitales invertidos en el ferrocarril y especialmente del capital acciones, resulten ilusorias las economías que, con grandes esfuerzos, vienen realizándose y que para las dos grandes redes han superado en estos últimos años la cifra de 50 millones de pesetas.

2. INCUMPLIMIENTO DEL ESTATUTO DE 1924

El Estatuto ferroviario implantado por Decreto-ley de 12 de julio de 1924 y cuyos fundamentos han quedado expuestos, se basa, entre otros principios, en el de rentabilidad suficiente de las explotaciones, de modo que el ferrocarril se baste a sí mismo.

Según el Estatuto, las tarifas deberán ser suficientes para cubrir: *a*) Gastos de explotación. *b*) Pensiones de retiro. *c*) Cargas financieras. *d*) Interés legal y amortización prudencial del capital del Estado. *e*) Rendimiento que corresponde al capital real del concesionario con la cuota de amortización que se acepte para el capital del Estado.

Este sistema debió de haber entrado en vigor a los pocos meses de ingresar las respectivas empresas en el régimen, pero esto no se cumplió, sino que, muy al contrario, sin implantarse las nuevas tarifas e infringiéndose abiertamente el mismo Estatuto, a mediados de 1926 fueron totalmente suprimidos los anticipos acordados para el pago de los mayores jornales y haberes del personal y que debían regir con determinadas reducciones hasta que se aplicaran las tarifas del llamado período provisional, aplicación que todavía no se ha hecho.

El incumplimiento del Estatuto se ha manifestado, pues, en este doble aspecto: supresión de los anticipos que legal y lógicamente de-



bieron mantenerse con las reducciones previstas mientras no comenzase el referido período provisional, y aplazamiento indefinido de la entrada en este período y en el definitivo, que implicaban, ambos, la fijación de las tarifas de modo que estuviesen servidas todas las atenciones previstas en la forma indicada.

En los últimos tiempos la situación se ha agravado, porque al incumplimiento se ha unido la duda, oficiosamente expuesta, respecto de la fuerza legal del Estatuto, aun cuando tal duda, como se verá más adelante, no está justificada y, en cambio, patentiza una nueva contradicción, ya que, como han reclamado las Compañías, si el Estatuto ha perdido su valor legal, debería renacer con toda su fuerza el estado de derecho anterior y principalmente la libertad de tarificación dentro de los tipos máximos legales y el sistema de anticipos para el personal iniciado por la Orden de 23 de marzo de 1920 y consolidaron por disposiciones posteriormente, que autorizan la concesión de los anticipos, "hasta que recaiga una resolución definitiva acerca del problema en todos sus aspectos".

He aquí, pues, cómo el Estado, elevando los costes de la explotación por sus medidas de política económica y social, oponiéndose al reajuste de las tarifas según normas por él dictadas y que admitidas por las empresas revisten carácter contractual, y suspendiendo los auxilios previstos como indispensables mientras no se procediese al indicado reajuste, ha determinado la insuficiencia que se manifiesta en las explotaciones, algunas de las cuales se han visto obligadas a cesar en el servicio, otras a suspender el interés y amortización de las cargas, y, aun las de situación más sana, a no distribuir a las acciones dividendo alguno a cargo de la explotación.

3. LOS IMPUESTOS, LOS SERVICIOS AL ESTADO A PRECIO NO REMUNERADOR, Y LAS CARGAS IMPUESTAS POR LAS DIVERSAS MANIFESTACIONES DE LA INTERVENCION

El antieconómico impuesto de transportes grava considerablemente el de viajeros y mercancías, absorbiendo una parte considerable del precio que satisface el usuario.



El tipo corriente para los viajeros—el 25 por 100—sólo es inferior al que rige en Francia—32,5 por 100—, en donde, como se ha dicho, va a ser rebajado al 12,5 por 100, quedando el resto a beneficio de la tarifa. Muchos países no conocen este impuesto y otros lo tienen fijado en términos mucho más módicos.

En cuanto a las mercancías, nuestro tipo uniforme de 5 por 100 sólo es excedido por Checoeslovaquia, mientras otros países o lo perciben mucho más módico o no gravan el transporte por este concepto.

Sobre el precio del transporte grava también el timbre y el seguro obligatorio en beneficio principalmente del Patronato del Turismo y el 3 por 100 para elevación de haberes y jornales, patentizándose con estos dos últimos conceptos la contradicción de que mientras no se cree posible la elevación de tarifas para subvenir a las necesidades de la explotación, se grava ésta para satisfacer atenciones extrañas a ella.

En resumen, todos estos impuestos y gravámenes de diversa índole repercuten en el precio del transporte para el usuario en proporción considerable que, por lo que se refiere a los viajeros, se manifiesta con toda claridad en el siguiente ejemplo.

	Distribución del importe de los billetes de segunda clase de	
	Madrid a Coruña — *Pesetas*	Madrid a Sevilla — *Pesetas*
Precio total para el viajero	**81,85**	**70,45**
Percepción de la Compañía	59,25	50,72
Impuestos y recargos para fines ajenos a la explotación	22,60	19,73
Tanto por ciento que representan estos últimos sobre la percepción de la Compañía	**38**	**38**

¿No es a todas luces excesiva esta pesada carga?

Como manifestaciones de un régimen impositivo que postula el carácter inagotable de los recursos de las explotaciones, deben acusarse también:

—el canon para gastos de inspección y vigilancia;

—la cuota para el sostenimiento del Consejo Superior de Ferro-



carriles como órgano de ejecución de un régimen que en gran parte no se cumple y hasta se pone en litigio su valor legal;

—las cuotas para el sostenimiento de las Comisarías del Estado en los ferrocarriles creadas por la ley de Intervención permanente de 9 de septiembre de 1932;

—los gastos de los Jurados mixtos, que también corren a cargo de las empresas, incluyendo en ellos el abono de pingües dietas a los vocales obreros, como excepción en el régimen general de estos organismos paritarios, que son sostenidos a cargo del presupuesto del Estado, sin que sus vocales tengan derecho a dietas.

Por otra parte, el Estado, con los transportes gratuitos a que tiene derecho y con los que utiliza a precios notablemente inferiores al de coste, origina, en su beneficio, una nueva carga sobre las redes, que, junto con la que representan los impuestos y sin tener en cuenta las otras gabelas enumeradas, ascendía en 1931, para las dos grandes redes, a 123 millones de pesetas, con un aumento, respecto de 1913, de 143 por 100.

No puede, pues, lamentarse el Estado de falta de remuneración, aunque sea indirecta, de los capitales por él invertidos en los ferrocarriles y limitados, a estos efectos, a las aportaciones hechas en virtud del Estatuto de 1924, que ascienden a 422 millones para la red del Norte y a 427 para la de M. Z. A., cantidades para las que los anteriores beneficios representan un interés superior al 12 por 100, sin que pueda atribuirse el mismo carácter de capital con derecho a ser remunerado: a las subvenciones que se otorgaron como parte de la concesión y a fondo perdido; a los anticipos para pago del personal, que representaron una verdadera subvención al usuario al evitarse con ellos la subida de tarifas; ni a los anticipos para la adquisición de material motor y móvil y cuya amortización e interés se satisface puntualmente.

La política fiscal seguida en España al aumentar en términos considerables el precio del transporte para el usuario, produce estos efectos: reduce el límite de elasticidad de las tarifas en relación con los ingresos que de ellas requieren las necesidades de la explotación, y como



los tipos del impuesto aplicados al transporte mecánico son mucho más bajos y además no se cobran por deficiencias administrativas, se favorece la competencia irregular, y en muchas ocasiones ruinosa, de que el automóvil hace objeto al ferrocarril.

Los beneficios que el Estado percibe utilizando el ferrocarril sin la debida remuneración aumentan los gastos sin justificación en estos momentos de crisis. Pero, aun en este aspecto, lo más grave es el retraso en que el Estado incurre en el pago de las cantidades liquidadas y reconocidas, hasta el punto de que las grandes Compañías se han visto obligadas, no ha mucho, a insistir para que se les hagan efectivos créditos pendientes contra diversos organismos públicos, por valor de unos 30 millones de pesetas.

4. LA ANTICUADA REGLAMENTACION FERROVIARIA, AGRAVADA EN SUS EFECTOS POR EL DESARROLLO CRECIENTE DEL INTERVENCIONISMO

Las Compañías se han dirigido reiteradamente a los Poderes públicos en súplica de que sea revisada la anticuada reglamentación que regula los transportes por ferrocarril y que, ideada en momentos en los que el camino de hierro disfrutaba de un monopolio de hecho, resulta incompatible con la libertad de acción y la agilidad de movimientos requeridos por las exigencias del tráfico moderno, en el que el automóvil, causante de la desaparición de aquel monopolio, fija las condiciones de rapidez y comodidad que el ferrocarril debe asegurar también si no ha de perecer a manos de su competidor.

Y es claro que esta competencia de carácter irregular por tantas causas, viene a ser nuevamente favorecida por la rígida reglamentación de que es objeto el transporte ferroviario mientras el automóvil disfruta de una ilimitada libertad para fijar las tarifas, elegir el tráfico y para realizarlo.

La reforma de este estado de cosas se impone para facilitar la gestión de las Compañías, las que, aun a pesar de las dificultades actuales, se esfuerzan por mejorar sus servicios y contrarrestar la competencia con numerosas medidas encaminadas, entre otros fines, a:



mejorar el servicio mediante la adquisición de material móvil y motor; facilitar la utilización de trenes al mayor número de viajeros, que antes no tenían derecho a utilizar algunos de ellos; establecer despachos centrales, servicios combinados por ferrocarril y carretera y el servicio a domicilio; mejorar los precios de los billetes, concesión de abonos, idas y vueltas; establecer nuevos trenes de viajeros, mejorando la marcha y comodidades de los actuales; acelerar los transportes de mercancías; implantar nuevas tarifas, bonificaciones y precios fijos para determinados transportes, etc., etc.

Pero para toda esta labor se tropieza con grandes dificultades que el Estado, en servicio del interés público y de sus propios intereses, ya que con el tiempo las líneas han de pasar a su plena propiedad, debiera ser el primer interesado en hacer desaparecer.

Muy al contrario, a la vieja reglamentación, al Consejo de Ferrocarriles y a las atribuciones propias del Ministro de Obras públicas, se han unido por virtud de la ley de septiembre de 1932 las llamadas Comisarías del Estado en los ferrocarriles que, aun cuando fueron concebidas como organismos que no debían entorpecer la gestión administrativa de las Compañías y aun cuando sea posible que en algunos casos así haya sucedido, en otros, muy señalados, la defectuosa interpretación dada a la ley en las normas reglamentarias ha permitido que, aun excediendo con mucho el alcance de estas últimas, la función directiva y administrativa de las empresas, cuya responsabilidad se deja subsistente, ha sido, no solamente intervenida, sino mediatizada, limitada, coartada y aun vejada.

Causas que afectan a la organización jurídica fundamental de las explotaciones

En el capítulo inicial dedicado a la exposición de antecedentes del problema ferroviario, ya señalamos el error técnico y económico fundamental en que se basó el régimen de concesiones temporales: el suponer que el ferrocarril es un organismo que queda completo y constante al terminar el período de su construcción.

Pero como la práctica demuestra que ocurre todo lo contrario, o



sea que el ferrocarril es un organismo vivo en perpetua renovación y perfeccionamiento, a los que hay que atender con una ininterrumpida inversión de nuevos capitales de primer establecimiento, fué inevitable que al acortarse el plazo que resta de la concesión y disminuir, por consiguiente, la capacidad financiera del concesionario para apelar al crédito, surgiese el problema.

Es esta situación la que D. Antonio Maura planteó en los siguientes términos: "La impotencia de ahora no es culpa de las Compañías, porque su buen o mal vivir no habría nunca cancelado el vicio congénito del sistema que consiste en que a medida que el usufructo se adelgaza y se acerca el término, mengua la potencia económica que se multiplica en necesidad por el desarrollo de los tiempos y la concesión misma trae la dificultad en el tráfico."

Tal es el conflicto que se presentó en España durante la guerra y en los primeros años que la sucedieron, cuando roto el paralelismo entre el aumento de las necesidades del tráfico y el aumento y mejora de las instalaciones y material y contenidas las tarifas en límites notoriamente insuficientes ante el encarecimiento de los gastos, se hicieron precisos, aparte de los anticipos para subvenir a los gastos del personal, o sea para evitar el desequilibrio de la explotación, los anticipos para la adquisición de material móvil y motor, que contribuyeron a paliar las dificultades inherentes a la insuficiencia del establecimiento mientras se buscaba la solución definitiva, que, después de varios intentos, cristalizó en la idea de la Ordenación ferroviaria de D. Antonio Maura (1921), recogida en el proyecto de ley del Sr. Argüelles (abril de 1922), que aprobado por el Senado lo fué también en su totalidad por el Congreso.

Aquella idea de la Ordenación ferroviaria es también la que la Dictadura llevó sustancialmente a la práctica por medio del Decreto-ley de 12 de julio de 1924, todavía en vigor, aun cuando no se aplique.

Así las cosas, el problema no nace de la falta de preceptos legales que aseguren la organización jurídica fundamental de las explotaciones. Surge por el incumplimiento de estos preceptos y con caracteres de mayor gravedad, aún, por la puesta en duda de su valor legal.



En cuanto a las aportaciones, el incumplimiento no ha sido nunca total ni siquiera en estos últimos tiempos, en los que se ha negado la vigencia del Estatuto. Lo ocurrido es que mientras en los primeros años del régimen ferroviario las aportaciones del Estado fueron suficientes y tal vez excesivas por presionarse a las empresas para ampliar los planes de trabajo—aun cuando sea de justicia reconocer que gracias a estas inversiones se debe, en gran parte, la buena situación que, en términos generales y, desde luego, en las grandes redes, se aprecia en los elementos que integran el establecimiento ferroviario—, en estos últimos años la situación de la Hacienda, junto con la predilección del Poder público por ciertas obras, han determinado que se consignen cantidades cada vez más reducidas y, desde luego, notoriamente insuficientes que, al retrasar la satisfacción de las necesidades de renovación de los elementos del establecimiento, originan los peligros a los que en otra parte nos hemos referido.

Y en cuanto a la duda sobre el valor legal de los preceptos del Estatuto que regulan éste como los demás aspectos del régimen ferroviario, ha creado un estado de intranquilidad e inseguridad jurídica que, unida a la intervención creciente, también contra derecho, de que se hace objeto a las Compañías, constituye la causa máxima de perturbación de la industria ferroviaria, tan grave, que ha hecho afirmar a la Asamblea de transportes por vía férrea que en marzo último se celebró en Madrid, que antes de que prosiga tal estado de cosas sería preferible la reversión anticipada de las líneas al Estado.

En resumen, pues, las causas del problema ferroviario que afectan a la organización jurídica fundamental de las explotaciones no se encuentran en el régimen legal implantado en 1924 y en el que se adoptaron los principios del sistema de Ordenación ferroviaria que, años antes, habían sido ideados por los espíritus más finos de la política y de la técnica de nuestro país. Aquellas causas se manifiestan precisamente en el incumplimiento de las normas del Estatuto, absoluto en cuanto se refiere a la aplicación del principio de rentabilidad suficiente, y parcial—y por lo que afecta a estos últimos años de crisis financiera—, en lo que atañe a la aportación de capitales.

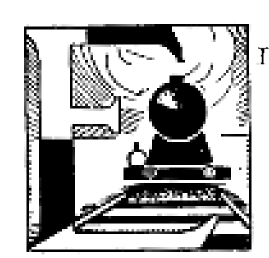


Capítulo II

LAS SOLUCIONES

LAS SOLUCIONES

CUESTIONES PREVIAS

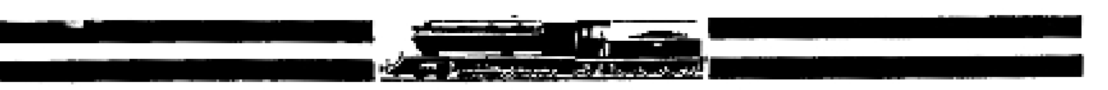


El triple aspecto jurídico, financiero y económico que el problema de nuestros ferrocarriles reviste ha de ser íntegramente recogido en toda solución que, cualesquiera que sean las directrices a que responda, deberá implicar sin duda alguna: una ordenación jurídica con carácter definitivo; una solución también definitiva del problema financiero, supuesto por la necesaria y continua aportación de nuevos capitales de establecimiento, y un reajuste a las nuevas condiciones económicas, de modo que—por compresión de gastos o por aumento de ingresos o, mejor aún, por ambas clases de medidas a la vez—se restablezca el perturbado equilibrio económico de nuestras redes.

Antes de entrar en el examen de las posibles soluciones, que han de inspirarse en estos objetivos, consideraremos las cuestiones que han de resolverse previamente a la adopción de cualquier solución.

Importa ante todo fijar el régimen jurídico actual como punto de partida de toda posible solución. La vigencia del Estatuto de 12 *de julio de* 1924.

No puede iniciarse siquiera la seria discusión de las soluciones que cabe adoptar para el problema ferroviario, si no se llega a un completo y previo acuerdo acerca de cual sea el régimen jurídico que



en la actualidad viven los ferrocarriles que se acogieron al Estatuto de 1924.

La disyuntiva se presenta netamente: o rige el Estatuto o rigen las concesiones primitivas adicionadas con las medidas que como la referente al recargo del 15 por 100 sobre las tarifas y la que atañe a los anticipos para el personal, se implantaron por los Gobiernos mientras se resolvía definitivamente el problema.

Contra la vigencia del Estatuto, no se ha hecho ninguna objeción de peso. Y en la práctica, el Estado y su Administración se han comportado, en muchas ocasiones, como si estuviese en pleno vigor: prosiguiendo las aportaciones de capital y dictando gran número de disposiciones que presuponen la fuerza legal de aquel texto.

Se ha pretendido que el Decreto-ley de 12 de julio de 1924 perdió su fuerza legal y sus preceptos pasaron al rango de reglamentarios en cumplimiento del Decreto de 15 de abril de 1931 por haber transcurrido el plazo señalado para la revisión de la obra legislativa de la Dictadura, sin que aquel Decreto-ley fuese objeto de ella. Pero al hacer este aserto se olvida que precisamente en 30 de mayo de 1931, día anterior al de la terminación del indicado plazo, se publicó un Decreto ordenando la revisión especial del Estatuto ferroviario, que fué realizada, tras largas, detenidas y empeñadas deliberaciones, por el Consejo Superior de Ferrocarriles, que en octubre de aquel año elevó su propuesta al Gobierno, del que pende todavía la solución.

Así, pues, toda modificación que en lo sucesivo pretenda implantarse, deberá partir de este hecho primordial: que el régimen a modificar es el establecido por el Decreto-ley de 12 de julio de 1924, que constituyó una novación pactada de los contratos implícitos en las primitivas concesiones.

La modificación del régimen actual deberá ser previamente negociada con las Compañías concesionarias.

No puede desconocerse la naturaleza contractual que afectan las concesiones de los servicios públicos, sin perjuicio de la soberanía del



Estado, para cuyo ejercicio, en beneficio del interés público, ya se consignan las convenientes reservas en los contratos administrativos. Pero la soberanía no puede equivaler, en ningún caso, a la arbitrariedad.

No es de extrañar que en los primeros momentos del nuevo régimen se hayan adoptado posiciones extremas a este respecto; pero es de esperar que con la normalidad constitucional se olviden actitudes incompatibles con nuestra actual organización jurídico-económica.

La República francesa nos acaba de suministrar un ejemplo cuya elocuencia no hemos de ponderar. También en Francia se ha creído —ante el agobio de un déficit en las explotaciones que grava al Estado y alcanza la enorme suma de 10.000 millones de francos en tres años— necesario modificar el Convenio de 1921, equivalente, aunque más respetuoso para el capital privado, a nuestro Estatuto, y después de muchas discusiones el Gobierno—un Gobierno radical—no ha encontrado, dentro del respeto al derecho, otro camino que solicitar de las Cortes una autorización para *negociar* con las Compañías las modificaciones que procedan en beneficio del interés público y con el debido respeto a los intereses legítimos de los concesionarios.

Se deberá, pues, negociar con las Compañías el nuevo régimen que haya de establecerse y, con ello, además de hacer efectiva aquella clásica garantía de nuestra vieja legislación referente a que los capitales aportados a los ferrocarriles quedaban bajo la salvaguardia de las leyes nacionales, se atendería a la indudable conveniencia de tratar sobre la solución de este magno problema con quienes más íntima y prácticamente lo conocen.

EXAMEN DE SOLUCIONES

La recta solución al problema de las relaciones entre el Estado y los ferrocarriles sólo puede responder a uno de estos tres sistemas:

Régimen de Estado,

Régimen de gestión privada, y

Régimen de comunidad.



Huyendo de repetir los argumentos clásicos y de todos conocidos en favor y en contra de cada uno de estos tres sistemas, conviene considerar brevemente cuál es el pensamiento más generalizado hoy entre los técnicos respecto de ellos y cuáles las tendencias dominantes en la práctica en los principales países. Y ello antes de apuntar las posibles formas y consecuencias de la aplicación de cada uno de aquellos sistemas a los ferrocarriles españoles.

LA ESTATIFICACIÓN COMO SOLUCIÓN DEL PROBLEMA

Comparación entre los sistemas extremos: Régimen de Estado y régimen de empresa privada

La comparación entre los dos sistemas extremos de Estado y de empresa privada se hace hoy respondiendo a cuatro puntos de vista fundamentales: *construcción, organización de los servicios, ideas directrices de la explotación* y *tarifas*.

Desde el punto de vista de *construcción de líneas nuevas,* es indudable que el capital privado no abordará si no la de aquellas líneas cuya rentabilidad le asegure suficiente interés y amortización.

El Estado, por el contrario, estará pronto—en muchas ocasiones, demasiado pronto—a construír líneas nuevas, apenas las circunstancias económicas generales y las singulares de la Hacienda pública dificulten la resistencia ante las presiones políticas que sobre él se ejercen con este objeto en todo momento. La experiencia muestra la facilidad con que en los países de régimen ferroviario de Estado se han construído e incorporado a la red general líneas de justificación y rentabilidad más que dudosas y cómo en países de régimen de empresa o de comunidad se ha perturbado el equilibrio económico de las redes en explotación al forzarlas el Estado en una u otra forma a absorber líneas por él construídas en momentos de prosperidad y excesivo optimismo. El hecho se agrava con la inoportunidad que res-



pecto de la coyuntura económica general suele ofrecer esta construcción de líneas férreas por el Estado, que casi siempre aborda con alegre imprevisión estos trabajos en momentos de prosperidad, con riesgo de verse obligado a suspenderlos en los días difíciles, acentuando así por dos veces, perjudicialmente para la economía general, el ciclo económico normal: forzando la coyuntura al alza con la construcción de estas obras públicas y agravando el momento de baja con su suspensión.

El argumento, sin duda correcto, de que la economía general se beneficia con la construcción de nuevos ferrocarriles, aunque ofrezca la explotación de éstos un pequeño déficit en los primeros años, por la repercusión de los beneficios indirectos del transporte, no destruye el razonamiento anterior contrario a la construcción de líneas nuevas por el Estado y favorable a su realización por la iniciativa privada. El pequeño desequilibrio económico inicial, que debe mantenerse en límites muy estrechos, para que no obstante su existencia sea conveniente la construcción de la línea o líneas en cuestión, puede y debe compensarse mediante la concesión por el Estado de subvenciones a fondo perdido que representan la aportación de la economía nacional a la construcción del ferrocarril y obtienen su remuneración de los beneficios indirectos por éste producidos.

Desde el punto de vista de la *organización de los servicios,* el sistema de explotación por compañías privadas ofrece tanta mayor ventaja sobre el de administración del Estado cuanto más democrática sea la organización política de éste.

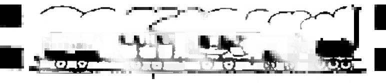
En sí, la organización de los servicios no difiere sensiblemente en uno y otro régimen si se hace caso omiso de la intervención de la política. En todos los ferrocarriles importantes la necesidad de organizar los transportes a grandes distancias y la de coordinar las líneas afluentes con las arteriales han llevado a la concentración en grandes redes puestas en manos de una sola administración, la que, al dirigir un conjunto de servicios tan complejos y vastos, ha de adoptar forzosamente una organización de tipo burocrático, es decir, ha de pasar a ser dirigida principalmente, no por los propietarios del



negocio, sino por trabajadores, técnicos en general, a sueldo, sin participación ni interés directo personal en la empresa que rigen.

Pero si bien la organización de los servicios en ambos sistemas tiene estas características comunes, la influencia que ha quedado apuntada de lo político viene a perturbarlas esencialmente en los ferrocarriles del Estado. El hecho de estar el numerosísimo personal que integra estos servicios bajo la dependencia directa de la administración pública, ofrece una serie de peligros para su buen funcionamiento. El prevalecimiento de las relaciones personales y de las afinidades políticas sobre las solas condiciones de aptitud y competencia personales, es siempre en los organismos públicos más fuerte que en las empresas privadas y contribuye a perturbar la buena ordenación del personal. El personal—el superior principalmente—, amenazado a cada cambio de orientación política un poco acentuado, si no de pérdida de su empleo, al menos de perturbación fundamental en su carrera, se ve privado de la necesaria sensación de seguridad y con ella de un verdadero estímulo. La inestabilidad es uno de los males graves que lleva anejo la intrusión de la política en la organización de los negocios.

Pero entre estos males es más grave aún el que deriva de la imposibilidad de mantener la disciplina de núcleos numerosos de personal en los países de régimen parlamentario en que esos núcleos constituyen una poderosa fuerza electoral. Todos los tratadistas objetivos están acordes en señalar que en los países en que se da esa coexistencia de organización democrática y grandes servicios públicos y singularmente ferrocarriles del Estado, la organización de éstos se perturba y se encarece continuamente porque las iniciativas parlamentarias provocan frecuentes y desproporcionados aumentos de remuneración de los núcleos de funcionarios que representan una fuerza electoral considerable; porque, por el contrario, resulta políticamente difícil dar a los altos funcionarios remuneraciones suficientemente considerables para conservar al frente de estos servicios públicos personas de mérito, como exige el buen rendimiento del conjunto; porque la represión disciplinaria resulta sin cesar entorpecida por las



intervenciones políticas y porque éstas juegan a menudo en el nombramiento y ascenso de los agentes un papel más importante que la capacidad y los buenos servicios.

Desde el punto de vista de las *ideas directrices que presiden la gestión del ferrocarril*, los dos regímenes, de Estado y de empresa privada, que comparamos, se caracterizan teóricamente porque la explotación pública debe perseguir el interés público, mientras las empresas industriales persiguen el rendimiento financiero. Habría aquí una inmensa superioridad para el régimen de explotación de los ferrocarriles por el Estado, si no fuera porque el servicio de los intereses públicos por parte de los organismos oficiales se convierte casi siempre en la práctica en el servicio de los intereses políticos y corporativos por parte de los funcionarios.

Además, en materia como esta de los transportes por ferrocarril donde lo económico es lo fundamental—tanto para las economías privadas ligadas al servicio como para la economía nacional—, la conveniencia de los gestores industriales del negocio que persiguen su propio lucro, coincide casi exactamente con la conveniencia pública, ya que generalmente se lucra más la empresa que mejor servicio presta.

Es tal la importancia de las sumas que el ferrocarril ingresa y gasta, tal el volumen de toda su economía, que una situación deficitaria implica un peligroso desequilibrio de la economía nacional. De aquí, que la gestión privada más atenta al principio de economicidad que la gestión de Estado, sirva casi siempre mejor, persiguiendo su propio interés, el interés público.

Desde el punto de vista de las *tarifas* y de los ingresos a que dan lugar los ferrocarriles explotados por el Estado se encuentran en situación de inferioridad respecto de los administrados por empresas privadas para conceder excepciones, medidas especiales y tarificaciones particulares que vengan a ajustar el precio del transporte a las circunstancias económicas concretas. Le es muy difícil a una administración pública, teóricamente subordinada por completo al interés general, escapar a las acusaciones de injusticia que caen sobre ella cada vez que por razones fundadas niega a un grupo de usuarios



una concesión análoga a otra que, también por razones fundadas, ha otorgado para otros transportes. Le es más difícil aún—y tanto más cuanto más democrática sea la organización política—escapar a las peticiones individuales que una a una no tienen influencia sensible en sus ingresos, pero que acaban en su conjunto por perturbar su sistema tarifario y desequilibrar su economía.

La empresa privada, en posición firme para oponerse a toda injustificada modificación o aplicación de tarifas, ya que por su propia naturaleza persigue junto a la finalidad del servicio la del lucro, goza de una elasticidad mayor que le permite adecuar de modo continuo las tarifas especiales a los distintos transportes y a las distintas circunstancias económicas.

La empresa pública, dificultada según queda visto para desenvolverse con elasticidad, se ve arrastrada a toda suerte de injustificadas reducciones y modificaciones de tarifas o, por el contrario, sus elementos gestores para evitar esta enorme perturbación se ven obligados a mantener de una manera rígida una tarificación sistemática basada en reglas fijas y generales.

Es esto lo que sucede casi siempre en los ferrocarriles de Estado cuando son bien administrados. La doble finalidad del interés fiscal y del servicio público, opuestas entre sí, a que han de atender sus dirigentes, les acarrea alternativamente la acusación de exprimir al usuario con exagerado celo fiscal o la de pesar abrumadoramente sobre el erario público con el déficit a que da lugar una gestión de exagerada liberalidad. Aun en ferrocarriles de Estado de tan perfecta organización y explotación como son los ferrocarriles alemanes, donde se han venido dando en un grado inigualado en otros países todas las circunstancias que son favorables a la explotación por el Estado—excelente organización administrativa, buenos métodos y tradiciones de probidad y disciplina en los funcionarios públicos, afición de los mejores cerebros del país a los cargos de la Administración pública—; donde por la organización autocrática de los países y singularmente de Prusia, no se daban los peligros que para esta cuestión concreta hemos visto que se derivan de la organización democrática y parlamenta-



ria, sin embargo, todos los tratadistas competentes, tanto alemanes como extranjeros, están acordes en señalar el indicado defecto de la falta de elasticidad tarifaria.

Y este defecto, grave para la rentabilidad de las redes, es gravísimo para la economía nacional por lo que reduce los servicios que el ferrocarril puede prestar a la buena circulación de sus productos; y de modo singular se agudiza en las circunstancias presentes de competencia del automóvil, que exigen del ferrocarril una gestión, tanto comercial como técnica, cada vez más perfecta y más ágil.

El mal adquiere especial trascendencia para la vida pública de los países a los que el progreso va dotando de instituciones democráticas y parlamentarias, pues a la clásica antítesis de democracia y eficacia vienen a sumarse los peligros que a la libertad política ofrece la existencia de grandes industrias y, singularmente, de grandes redes ferroviarias administradas directamente por el Estado.

Como dice bien el profesor Colson, antiguo presidente, como es sabido, del Consejo de Estado francés, "los primeros países en que la libertad política ha conseguido establecerse, los únicos en que ésta subsiste sin interrupción desde hace muchos años, son aquellos en que la intervención del Estado, en toda clase de asuntos, es lo más reducida posible, como ocurre en Inglaterra y Estados Unidos. Son también aquellos en que el sistema de ejecución de las obras públicas y más especialmente de la explotación de los ferrocarriles por Compañías ha sido adoptado desde el principio y se mantiene sólidamente. Concebimos que en otros tiempos un imperio autocrático como Rusia o una monarquía no parlamentaria como Prusia, hayan podido vacilar entre el sistema de la administración directa y el de las concesiones.

"En una república democrática, añadir a las funciones necesarias del Estado la gestión de un conjunto colosal de servicios, que lleva consigo un personal muy numeroso y ocasiones de incesantes rozamientos con el público resulta de una imprudencia imperdonable, tanto desde el punto de vista de los intereses del comercio, como desde el de la Hacienda nacional y las libertades públicas.



Es preciso no haber visto nunca de cerca la administración de los ferrocarriles para no darse cuenta de la necesidad, para un ministro de Obras públicas, de poder a cada instante, ante peticiones absurdas o excesivas, abroquelarse en la imposibilidad de forzar la mano a las Compañías, dejando a éstas la parte odiosa de las negativas."

"El Estado dueño de las tarifas, decía un antiguo ministro francés, sería el Estado esclavo de las tarifas. Un Estado que multiplicase los servicios que le colocan incesantemente frente a los intereses de cada ciudadano sería un Estado explotado y sojuzgado por los intereses privados hasta el día en que el pueblo, harto, buscase en el cesarismo un remedio a los abusos de los Comités electorales. Por lo que a nosotros se refiere, estamos profundamente convencidos de que es preciso optar entre la libertad política y la extensión desmesurada de los servicios públicos. Nosotros hemos tomado ya nuestro partido y por ello damos decididamente la preferencia al sistema de las concesiones respecto del de los ferrocarriles del Estado, incompatible, a juicio nuestro, con las libertades, que constituyen una de las más preciadas conquistas de los tiempos modernos."

La experiencia de otros países. La crisis del intervencionismo de Estado en los ferrocarriles

La experiencia demuestra que toda comparación de resultados financieros establecida entre redes de condiciones análogas, explotadas por empresas privadas, unas, y por entidades públicas, otras, pone siempre de manifiesto el carácter dispendioso de estas últimas.

Cuantos ejemplos se toman de dos redes de condiciones análogas, una en régimen de Estado, otra en régimen de empresa privada, confirman este aserto.

Así se reconoce por todos que entre los países de tradicional régimen ferroviario de Estado, ha figurado siempre Alemania en primer lugar, en cuanto a administración perfecta y eficaz. Numerosos estudios y, entre ellos, uno muy documentado del profesor Colson, han puesto de manifiesto la semejanza, en cuanto a circunstancias



materiales, nivel de tarifas y condiciones del tráfico, de los ferrocarriles alemanes con los franceses. Pues bien; considerando el período normal anterior a la guerra, se ve que de 1904 a 1907, el coeficiente de explotación oscilaba del 63 al 69 por 100 en el Reichsbahn y del 52 al 56 por 100 en las Compañías francesas; y de 1907 a 1913, del 66 al 69 por 100 en Alemania y del 58 al 60 por 100 en Francia.

Tomando otro ejemplo más próximo, en cuanto a la fecha, y de líneas correspondientes al mismo país, nos encontramos con que en Francia, las dos redes principales explotadas por el Estado, red del Estado y red de Alsacia y Lorena, presentan características casi idénticas en todos los aspectos esenciales a dos redes contiguas a una y otra, respectivamente, y explotadas por Compañías privadas, la de París-Orleans y la del Este. Comparando dos a dos las líneas de Estado y de Empresa, con características casi iguales, obtenemos el siguiente resultado:

Coeficiente de explotación de la red de Orléans, 86 por 100. De la del Estado, 111 por 100.

Coeficiente de la red del Este, 91 por 100. De la de Alsacia y Lorena, 104 por 100.

El coeficiente medio de ambas redes francesas de Estado es el 107 por 100. El de las redes de las cinco grandes Compañías, 91 por 100. Uno y otro han seguido en los últimos años la evolución que se muestra en el cuadro siguiente:

AÑOS	COEFICIENTES DE EXPLOTACIÓN DE LAS	
	Redes privadas	Redes de Estado
1913	59	85,7
1921	108	135
1922	90	107
1923	87	103
1924	81	91
1925	81	93
1926	73	84
1927	78	91,2
1928	72	86,1
1929	76,17	87,5
1930	84,83	101,2
1931	91,2	107,3

Fracasos de mucha mayor monta ha tenido la estatificación ferroviaria en otros países, en los que ha sido preciso rectificarla totalmente, volviendo al sistema de gestión por empresa privada. Tal, el caso de la Gran Bretaña—del que más adelante se da cuenta más detallada—, donde la incautación, por motivos políticos y militares, hubo de ser rectificada precipitadamente, apenas pasaron las difíciles circunstancias que la habían impuesto, ante los desastrosos resultados de la gestión burocrática de los servicios. Tal, Portugal, donde el paso de la red ferroviaria del Estado a la Empresa que hoy la rige ha producido importantísimas economías y sensibles mejoras del servicio.

Entre nosotros, no sería justo establecer una comparación entre los resultados de la deficitaria red del Estado y los de las grandes Compañías, por las condiciones, sin duda más desfavorables, de aquélla.

No obstante, basta enfrentar los resultados financieros de cualquiera de las líneas que constituyen la red del Estado—hasta donde lo permite su imperfecto sistema de contabilidad—con el de cualquier línea análoga en régimen de empresa privada, para ver que también entre nosotros tiene una realidad la antieconómica explotación de ferrocarriles por el Estado.

Lo expuesto explica sobradamente la crisis en que hoy se encuentra en todo el mundo el sistema de explotación de ferrocarriles por el Estado; crisis que reviste el doble aspecto de reducción del número de países y de redes con explotación ferroviaria del Estado y evolución de esta administración estatal, en los países que subsiste, hacia formas cada vez más análogas a las de organización privada.

Países con tradición de explotación estatal de los ferrocarriles son todavía Italia, Suiza, Grecia, Austria, Alemania, Bélgica, Checoeslovaquia, Hungría, Yugoeslavia, Rumania, Bulgaria, Polonia, Rusia, Finlandia, Letonia, Lituania, Estonia, Noruega, Suecia y Dinamarca.



Países con ferrocarriles de empresa privada son todos los restantes, y, en primer término, Francia, Gran Bretaña y los Estados Unidos de América.

Cada vez más, la evolución de la organización ferroviaria de los primeros toma como ejemplo la de estos últimos y va asimilando progresivamente las empresas públicas, pero ya autónomas—con personalidad y patrimonio propio, que son ya casi todos los ferrocarriles del Estado—a las administraciones de las empresas privadas.

Si se estudia—lo que evidentemente excedería los límites de esta publicación—cuál ha sido la evolución de estas administraciones ferroviarias estatales en todos los países en las últimas décadas y muy singularmente en los últimos años que siguen a la guerra europea, se ve que todas ellas tienen una directriz común que puede sintetizarse en las finalidades siguientes:

Descentralización;

Desburocratización;

Acentuación del carácter comercial;

Medidas de defensa contra la influencia política;

Acentuación del carácter industrial de la explotación;

Creciente autonomía;

Intervención creciente del capital privado.

En síntesis: Desestatificación y racionalización en todos los aspectos.

Así, en Alemania, no obstante la ya citada perfección inigualada de su administración pública, sus ferrocarriles han de separarse de ésta al acabar la guerra y constituirse en Compañía nacional autónoma para que puedan servir de base que asegure el pago de una parte importante de las reparaciones. Y esta transformación fundamental permite, a pesar de las desfavorabilísimas circunstancias económicas de la Alemania actual, reorganizar los servicios prescindiendo de decenas de millares de agentes y perfeccionar muy acentuadamente la tarificación.

En Bélgica, para que la red ferroviaria pueda servir de base a la estabilización monetaria, el Ministerio Francqui se ve obligado a cons-



tituir la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Belgas con fuerte intervención del capital privado, en sustitución de la antigua administración pública ferroviaria; y esta sustitución, a pesar de las circunstancias económicas generales también desfavorables, da lugar a muy sensibles economías y a un mejoramiento general de los servicios de todo orden. Conviene advertir que el Ministro que presentó la ley era socialista.

El informe de Mr. Vanderrydt, Administrador de los ferrocarriles del Estado belga, sobre lo que venían siendo éstos en manos de la Administración pública, es un documento ejemplarizador para quienes quieran juzgar de los resultados de una explotación pública de los ferrocarriles, aun en país de tan vieja cultura económica y tan excelente organización administrativa pública como es Bélgica. En relación con la red vecina y casi idéntica, en todas sus condiciones, de la Compañía del Norte francés, los ferrocarriles belgas, construídos por el Estado, costaron 100.000 francos más que aquéllos por kilómetro. De 1900 a 1910, el aumento del coste de construcción de las nuevas líneas aumentó en un 27 por 100, mientras aumentaba en un 12 por 100 en la Compañía del Norte francés. Entraba por mucho en este enorme coste de construcción el capítulo de intereses intercalarios derivados de la lentitud e intermitencia que imprimían a la construcción de nuevas líneas los vaivenes de la política. Se cita el caso de la línea de Muysen a Hal no terminada aún, y que de 1900 a 1910 había costado por ese concepto 91 millones de francos. Los ferrocarriles del Estado belga empleaban 98 locomotoras por 100 kilómetros explotados cuando el Norte empleaba 57. Para el mismo transporte, gastaban 28 por 100 más en combustible. Y así podrían seguirse enumerando datos de aquel informe sintomático de lo que es la Administración pública de los ferrocarriles, aun en país tan bien organizado como Bélgica



Las soluciones propugnadas en España en el sentido de la llamada "nacionalización" y de la intervención creciente del Estado

Aun cuando la atención de la opinión pública se ha visto en estos últimos tiempos absorbida por los graves problemas políticos y sociales que todo cambio de régimen implica, no han dejado de producirse algunas manifestaciones interesantes sobre el problema ferroviario, con el propósito de esbozar su solución.

1. *La "nacionalización" o la estatificación*

La imprecisión en los términos empleados revela la que caracteriza a los conceptos.

De "estatificación", en el sentido recto de esta palabra, tal como se ha empleado otras veces en nuestro país, se ha hablado muy poco en estos últimos tiempos.

Una "nacionalización" equivalente a un confuso "estatismo", en el que no dejarían de prevalecer las fuerzas sindicales, ha sido propuesta por una de las organizaciones obreras ferroviarias.

Los espíritus entendidos y prudentes de la política, de la técnica y de la Administración no se entusiasman ante las bienandanzas ponderadas por quienes preconizan la "nacionalización". Siguen creyendo que la explotación de los ferrocarriles por el Estado es mucho más cara que la realizada por las Compañías, como lo demuestra el examen comparativo de los coeficientes alcanzados por unas y otras administraciones; prevén el grave peligro que para el presupuesto nacional y para la perfección del servicio representaría el inevitable e irresponsable predominio de las organizaciones sindicales en la organización de los servicios; conocen suficientemente los defectos de la burocracia del Estado para entregarle de buena gana la administración de un mecanismo cada vez más delicado.

Ha sido nuestro primer Ministro de Obras Públicas, socialista, quien ha reconocido "que el Estado español no está por hoy ca-



pacitado para la administración de la red ferroviaria"; quien ha mostrado su terror ante el recuerdo "de lo que era la administración de nuestros arsenales, gigantescos asilos, refugio de una especie de mendicidad oficial, donde se tardaba quince años en construir un barco y cuando se botaba era poco menos que inútil por su anticuado armamento"; quien ha manifestado, en fin, que "dada la organización deficiente del Estado español, sería torpeza prescindir del interés egoista de la empresa privada, con toda su iniciativa y agilidad".

2. *La intervención de las explotaciones y la administración del Estado y las Empresas.*

Ante el convencimiento del desastre que supondría una inmediata "nacionalización" o estatificación se han ideado otras soluciones cuya aplicación en la práctica sería mucho más lesiva para el capital privado y no evitaría los inconvenientes que para el interés público tendría aquella solución extrema.

La intervención directa y minuciosa de las explotaciones, en forma incompatible con el espíritu y letra del Estatuto, ya ha sido implantada por la ley de 9 de septiembre de 1932 y las disposiciones que regulan su aplicación en términos que sería imposible superar por su extensión, pues no escapa a ella ni el menor detalle, y por su intensidad, ya que toda la vida de las explotaciones queda de hecho pendiente del veto suspensivo de las Comisarías, sobre todo cuando éstas son ejercidas por funcionarios que no tienen en cuenta que esta intervención se ideó con el propósito de no entorpecer la gestión administrativa de las empresas.

No se concibe, pues, si no es por la deficiente apreciación que se tiene del valor práctico de los preceptos en el momento en que se los estudia o prepara, cómo con motivo de la discusión parlamentaria de esta ley se pudo asegurar que la intervención implantada sólo constituye "el germen, el cimiento, la raíz de aquella intervención definitiva que cualquiera que sea la solución que el Parlamento dé al problema



ferroviario ha de tener forzosamente el Estado dentro de las Compañías."

Lo cierto es que la intervención actual, como ya lo hemos expuesto, resulta en muchos casos incompatible con la gestión autónoma de las empresas, condición que no se puede desconocer sin grave daño mientras se entienda que los ferrocarriles deben ser administrados según principios de iniciativa privada y en tanto que la plena responsabilidad de la explotación incumba a los concesionarios.

Lejos, pues, de intensificar la intervención, lo que corresponde es moderarla y encauzarla en términos que, asegurando su máxima eficacia en relación a sus verdaderos fines, se eviten las extralimitaciones perturbadoras.

Otra manifestación de este intervencionismo, a la que habremos de referirnos más adelante, se manifiesta en la propuesta formulada por algunos elementos burocráticos, en la que, rebasándose las funciones de control propiamente dichas, se propugna la coadministración del Estado y las empresas, atribuyendo a los capitales aportados por aquél una función administradora del mismo grado que la que corresponde a las acciones.

LA SOLUCIÓN DE EMPRESA PRIVADA

En la exposición que queda hecha de los inconvenientes y ventajas del régimen de Estado, han quedado esbozados, como término de oposición, las ventajas e inconvenientes del régimen de empresa privada.

La gestión económica, vigilante y ágil, que la empresa privada proporciona es especialmente ventajosa en las presentes circunstancias por las posibilidades de defensa que ofrece frente a las adversas circunstancias económicas generales, frente a la política social encarecedora y frente a la competencia de los transportes mecánicos por carretera. Notorio es que la ruda competencia que estos plantean obliga al ferrocarril a acentuar la perfección de sus servicios, la elasticidad de su tarificación y su carácter industrial.

La empresa privada y autónoma, libre de los males de orden po-



lítico que aquejan a los organismos públicos, puede desarrollar una política de personal más racional y más eficaz, más adecuada a las conveniencias técnicas del buen servicio y mejor ajustada dentro de las posibilidades económicas del ferrocarril. Y ello en el doble aspecto de mantener la remuneración del personal dentro de aquellos límites y de organizar y mantener disciplinado y eficaz al de todas las categorías con la mira puesta en la más económica prestación de un buen servicio.

Solución tan conveniente en todos estos aspectos es perfectamente factible en España. El hecho feliz para la economía nacional de la nacionalización a raíz de la guerra europea de una gran parte y, desde luego, de la mayoría de las acciones de las grandes empresas libra a esta solución de explotación de los ferrocarriles a perpetuidad por empresas privadas e independientes del inconveniente de mayor monta que en otro caso presentaría: el de orden político derivado de la excesiva preponderancia del capital extranjero.

Si se libra al ferrocarril de las trabas burocráticas, contabilidades recelosas y ritos jerárquicos, que caracterizan toda intervención de Estado, y de la pesadumbre fiscal que hoy le abruman, si con fe en el espíritu progresivo de los elementos gestores de las empresas se les deja libres para acentuar la evolución a que la industria ferroviaria está obligada para desenvolverse en el régimen de competencia que le imponen las circunstancias y servir cada vez mejor las necesidades de circulación de la economía nacional, no solamente se consolidará la situación del capital ferroviario, sino que además se habrán puesto los mejores medios para dotar al país de una red de transportes económica, eficiente y progresiva y para librar a la Hacienda pública de una de sus más peligrosas causas de desequilibrio.

El régimen de explotación por empresa privada está en vigor, evidenciando en la práctica las ventajas de gestión eficaz y económica que quedan razonadas, en varios países extranjeros. Entre ellos, en primer término, por la importancia de la red ferroviaria a que se aplica y por la pureza con que se observan los principios de libertad y gestión autónoma, en la Gran Bretaña.



Como es sabido, en la Gran Bretaña el régimen de explotación ferroviaria por Compañías privadas independientes a las que las redes ferroviarias habían sido concedidas a perpetuidad, fué suspendido durante la guerra, incautándose el Gobierno de los ferrocarriles y garantizando a las Compañías los productos netos que éstas habían obtenido en 1913.

Los resultados económicos, financieros y sociales de esta explotación por el Estado, durante la guerra y primeros años subsiguientes, fueron tales, que en 1921 se devolvieron las redes a las empresas privadas, indemnizándolas sobre la expresada base (1), y estableciendo el nuevo régimen definido en la *Railways Act* de 1921, que constituye una rectificación radical del principio estatista y una vuelta, con ciertas moderaciones no fundamentales al principio de la libertad de la gestión privada que tradicionalmente ha venido informando la legislación ferroviaria y, en general, toda la legislación económica de la Gran Bretaña.

La *Railways Act* de 1921 es, a la vez, el punto de partida para la honda transformación que está ya a punto de ultimarse en los ferrocarriles ingleses y cuyas bases son: fusión en cuatro redes, coordinación de su explotación, unificación y simplificación del material de todas clases, unificación de las condiciones de trabajo del personal y convenios de tarifas, de contabilidades y estadísticas. Con todo ello, los ferrocarriles ingleses logran con creces las ventajas que pudieran obtenerse de su estatificación sin los gravísimos inconvenientes que, según se evidenció también allí, ofrece siempre el paso de la gestión privada, eficaz, vigilante y económica a la gestión antieconómica de los organismos burocráticos estatales.

Los resultados logrados en los últimos años por los ferrocarriles ingleses a pesar de las desfavorabilísimas condiciones económicas y sociales generales y muy singularmente las economías de todo orden obtenidas, ponen bien de manifiesto el buen éxito de este régimen de la gestión privada, independiente y a perpetuidad, bajo el cual la

(1) Indemnización que consistió en 60 millones de libras oro



eficacia y el buen rendimiento de la gestión han llegado allí a límites muy difíciles de superar ni aun de igualar con ningún otro régimen.

SOLUCIONES EN RÉGIMEN DE COMUNIDAD

La legalidad vigente implica un régimen de comunidad definido en el Estatuto de 1924.

Según ha quedado expuesto, este Estatuto viene siendo sistemáticamente incumplido desde su promulgación. Singularmente en lo que es el fundamento mismo del sistema que establece: en el cálculo y reajuste de las tarifas para que sus productos alcancen a cubrir íntegramente todos los conceptos precisos de gastos de explotación, pensiones de retiro, cargas financieras y rendimiento y amortización de todos los capitales aportados.

Tampoco se ha hecho en la práctica del Consejo Superior de Ferrocarriles lo que el Estatuto preceptúa: el organismo rector de la comunidad. Desnaturalizado en un rodaje burocrático más, de la recargada maquinaria administrativa oficial, en los últimos tiempos ha sido además relegado al rango de mero cuerpo consultivo.

Más grave aún que esta suspensión práctica de la vigencia del Estatuto son las varias desviaciones que quedan apuntadas, unas llevadas a la práctica y otras formuladas como proyectos.

Entre estas últimas destaca por su falta de justificación y por su gravedad la propuesta más arriba apuntada de algunos elementos burocráticos de rebasarse las funciones de inspección y control que el Estatuto vigente reconoce al Estado, llegándose a una coadministración, a pretexto de que el capital aportado por el Estado en las condiciones taxativamente pactadas con las empresas y sancionadas en el Estatuto debe ahora pasar a tener consideración análoga a la de un capital acciones. Esta adulteración del régimen de comunidad revestiría los caracteres de una seudo-estatificación que sería tan perniciosa como la estatificación misma para la marcha de los servicios y mucho más perjudicial que la reversión anticipada para el interés del capital pri-



vado invertido en las empresas, que, de tal modo, se vería objeto de una expropiación sin compensación ni indemnización alguna.

Claro es que esta fundamental transformación del régimen previsto en las concesiones y en el Estatuto de 1924, sólo cabría abordarla con la plena conformidad de las empresas, que no es probable que pudiera obtenerse, en primer término, por la poderosa razón que se acaba de exponer, y, después, porque del hecho de la aportación de capitales por el Estado a las redes no nace facultad alguna de administración, pues aun las únicas inversiones que tienen aquel carácter de aportación fueron hechas y siguen siéndolo en las condiciones jurídicas previstas en el Estatuto, y, con arreglo a las cuales, si el Estado apreció la necesidad de intervenir en la explotación de los ferrocarriles asegurando con sus aportaciones la renovación y mejora del establecimiento en los términos que constantemente exige el mantenimiento de la capacidad de las redes en relación con el tráfico que deben servir, lo hizo afirmando, como eje fundamental del sistema, la gestión autónoma de las empresas, y aun cuando señaló las funciones interventoras del Consejo Superior de Ferrocarriles, limitó las atribuciones de este organismo "por la necesidad de no perturbar la gestión de las empresas".

En términos puramente jurídicos, lo que hace el Estado cuando aporta estos capitales, es mejorar su nuda propiedad de las líneas, respetando el usufructo que con arreglo a las concesiones pertenece a las empresas. Y así, cuando defendió D. Antonio Maura la idea capital de su proyecto, pudo expresarse en estos términos: "Yo voy a mejorar mi obra, mi propiedad, mis líneas; y como esto lo hace el Estado invirtiendo en las líneas suyas que han de ser de su propiedad, con un usufructo temporal en las actuales, sin usufructo en las otras que se construyan, como el Estado mete en esa obra, en ese establecimiento industrial, y no puede el Estado quitar el usufructo a los usufructuarios —no lo intenta, ni lo sueña, ni lo desea; pero además no podría—, pues claro es que la indivisibilidad de la explotación y la forzosa explotación del usufructuario hace que el usufructuario sea un gestor obligado de la explotación del capital que aporta el Estado".

Desde el punto de vista económico, la aportación de capitales por



el Estado, supuesta la remuneración que para ellos aparecía prevista —salvo exigencias de la política económica—en el propio Estatuto, es equivalente a la autorización que hubiera podido concederse a las empresas, como sucede en Francia, para emitir obligaciones por plazo mayor que el que resta de la concesión y de modo que la amortización de los empréstitos corriese paralelamente a la amortización real de las obras, mejoras o materiales con ellos realizadas o adquiridos. ¿Justificaría esta operación que el Estado pretendiese apoderarse de la administración de las redes, sin cumplir previamente las cláusulas del rescate?

El Estatuto, pues, y la aportación de capitales hecha en virtud de sus preceptos no pueden variar la naturaleza jurídica de las empresas y su derecho a la explotación de las líneas. Lo único que determinan es la existencia de una comunidad que, como se ha visto, tiene que ser forzosamente regida por los concesionarios de las líneas. ¿Cómo y en virtud de qué motivos y razones podría transformarse este mecanismo jurídico en un régimen de coadministración en el que forzosamente desaparecería lo que en la Ordenación ferroviaria desarrollada en el Estatuto es esencial, o sea la gestión autónoma y obligada de las empresas?

BOSQUEJO DE UNA POSIBLE Y RACIONAL SOLUCIÓN DEL PROBLEMA DENTRO DE UN RÉGIMEN DE COMUNIDAD

Todo lo expuesto en las páginas que anteceden permite afirmar que la posible, prudente y racional solución del problema ferroviario, dentro de un sistema de comunidad, debería orientarse en las siguientes direcciones:

a) Reafirmar solemnemente como punto de partida para cualquier reforma la vigencia del Estatuto implantado por Decreto-ley de 12 de julio de 1924, que, en sus bases fundamentales, ha venido siendo injustificadamente incumplido;



b) Dar efectividad práctica al principio de la rentabilidad suficiente a las explotaciones ferroviarias mediante el reajuste de las tarifas—facilitado por las medidas de saneamiento de las explotaciones, a que habremos de referirnos—en forma que los ingresos del ferrocarril basten para atender todos sus gastos y la normal remuneración de los capitales invertidos;

c) Asegurar la aportación de capitales para las mejoras y perfeccionamientos del primer establecimiento en proporción a las necesidades de éste y sin que queden supeditadas ni a la cambiante situación de la Hacienda ni al no menos cambiante criterio con que se preparan los presupuestos de Obras públicas.

En este sentido y teniendo en cuenta las reservas formuladas en el capítulo inicial respecto al margen que las empresas se han asegurado para los últimos años de la concesión con objeto de proceder durante ellos a la amortización del capital acciones, es posible que el procedimiento adoptado por el Estatuto pudiese ser sustituído con ventaja conforme ha propuesto recientemente una importante entidad económica, mediante la autorización a las empresas para emitir obligaciones por plazos que haciendo caso omiso de la fecha de reversión respondan al grado de amortización real del establecimiento.

Con este procedimiento que obligaría a las empresas a formalizar como hasta ahora sus presupuestos de mejora para su aprobación por la Administración, se restablecería la relación que debe existir entre la cuantía de las inversiones destinadas a la mejora de los ferrocarriles y la capacidad financiera de la industria ferroviaria para absorberlas; y

d) Volver a la primitiva concepción del Consejo Superior de Ferrocarriles, para que funcionara con completa autonomía y estuviese ponderada la representación de todos los intereses en juego, que, fundamentalmente, son los del Estado y los de las Compañías.

Esta concepción fué desvirtuada por la Dictadura, que no podía, por su esencia, tolerar autonomías y que infirió este primer agravio al pacto implícito en la aceptación del Estatuto por las empresas. Posteriormente, la desnaturalización a que se ha llevado al Consejo Su-



perior de Ferrocarriles, con el nombramiento de gran número de Vocales sin sujeción a sistema alguno, ha transformado este organismo en uno de tantos elementos consultivos del Ministerio de Obras Públicas, incapacitándolo definitivamente para su misión fundamental.

MEDIDAS OBLIGADAS CUALQUIERA QUE SEA LA SOLUCCIÓN QUE SE ADOPTE

Quedan expuestas las ventajas e inconvenientes que ofrecen, respectivamente, las directrices de las tres posibles soluciones a que puede responder la del problema de los ferrocarriles españoles: estatificación, régimen de empresa privada y régimen de comunidad.

Nos hemos referido con mayor detalle, por arrancar de la legalidad vigente, al sentido de las reformas más ineludibles para hacer efectivo y eficaz un régimen de comunidad basado en el vigente Estatuto ferroviario.

Otras circunstancias directamente relacionadas con la política económica y social y que han sido detalladamente enumeradas al exponer las causas que afectan al desequilibrio económico de las explotaciones, plantean la necesidad de una revisión de las medidas de aquella índole y ello cualquiera que sea el sistema de explotación que se adopte: por el Estado, exclusivamente por las empresas o en régimen de comunidad. Se trata de una labor de saneamiento de las condiciones en que se desarrollan las explotaciones ferroviarias, especialmente encaminada a los siguiente extremos:

1.º La revisión de la política de gastos retrotrayendo a sus cauces normales las medidas de política social y económica que se han llevado a términos de notoria exageración. En este orden de ideas será necesario revisar, por ejemplo, la política encarecedora del precio del carbón nacional y la aplicación de la jornada de ocho horas, adaptando esta última a la interpretación dada al Convenio de Wáshington por las principales naciones extranjeras;

2.º La desgravación de las cargas fiscales, reduciendo el impuesto



de transportes, en particular por lo que se refiere a los viajeros y dejando en beneficio de la tarifa el importe de la desgravación. El descenso de los ingresos para el Tesoro podría compensarse estableciendo la equiparación fiscal entre el ferrocarril y el automóvil, y haciendo efectivas en la práctica las obligaciones de este último para con la Hacienda;

3.º La reglamentación adecuada del transporte mecánico por carretera y de su coordinación con el ferrocarril, inspirándose en las normas concretadas en el dictamen que sobre la ordenación jurídica y fiscal de los transportes mecánicos por carretera y su coordinación con los ferrocarriles, fué emitido unánimemente por la Conferencia Nacional de Transportes Terrestres celebrada en el verano de 1932 e integrada por representaciones de los elementos interesados en el problema y de los diversos ramos de la Administración pública con él relacionados;

4.º La reforma de la anticuada reglamentación ferroviaria, incompatible con el creciente carácter industrial de los ferrocarriles como consecuencia de la desaparición del monopolio de hecho de que venían disfrutado hasta la aparición del automóvil, que, en su vertiginoso desarrollo, ha impuesto al tráfico moderno nuevas condiciones de flexibilidad y rapidez incompatibles con las trabas burocráticas que fueron ideadas cuando no existía otro medio de transporte que el ferrocarril;

5.º El remedio, por lo que se refiere a los nuevos ferrocarriles del estrago originado por el afán constructivo libre de toda otra preocupación económica que caracterizó a la Dictadura. Y, a tal efecto, no cabe otro remedio que la suspensión definitiva de las obras, salvo aquellas excepciones que aparezcan justificadas. Así lo aconseja la suficiencia de la red actual y el desarrollo del transporte mecánico por carretera, que bien coordinado con aquélla podrá satisfacer cumplidamente todas las necesidades del transporte de viajeros y mercancías.

Es sensible la pérdida de capitales que la suspensión originará. Pero todavía sería más sensible la pérdida segura de mayor cantida-



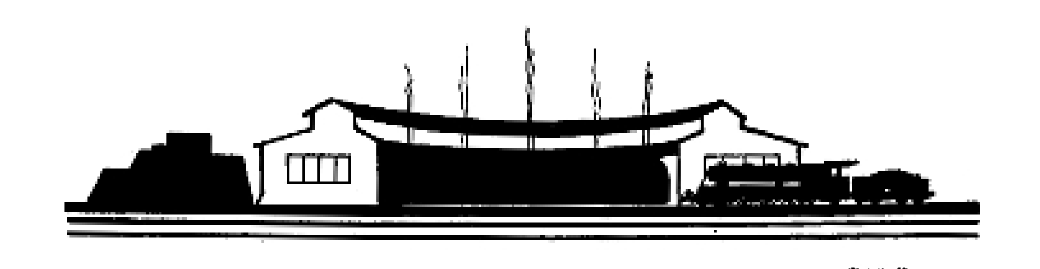
des, tanto en la construcción como en forma de déficits de una explotación irrentable que atentaría a la vez al equilibrio del presupuesto y a la vida de las redes actuales, con la que inevitablemente se complicaría la economía de las nuevas líneas.

* * *

Los datos expuestos y las consideraciones hechas en este folleto demuestran la necesidad ineludible de resolver eficaz, definitiva y prontamente el problema de los ferrocarriles españoles. Demuestran también que la situación económica de éstos, al menos en lo que se refiere a las dos grandes redes que constituyen su núcleo fundamental, es sana. La doble primacía que ostentan los ferrocarriles españoles respecto de todos los demás—tarifas las más bajas e impuestos los más altos—muestra bien la robustez de su economía y el buen rendimiento de su explotación actual. Por ello, aquella solución, además de urgente, es fácil.

Pero fácil no equivale a simplista. Esa solución—pactada con los concesionarios, por obligado respeto al carácter bilateral del régimen en primer término, por conveniencia de aportar a su fijación la mayor suma posible de competencias, en segundo—ha de fundamentarse en todas las características del problema, recogiendo, en una ordenación sistemática, todos sus aspectos.

Contribuir a esa solución racional, objetiva y certera de problema de tamaña trascendencia para la economía nacional es el objeto único de este trabajo.



ÍNDICE

ÍNDICE

SEGUNDA PARTE

El problema ferroviario actual y las posibles soluciones

